Das

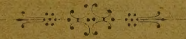
Basler Postwesen

vor 1849.

Nach amtlichen Quellen verfasst

von

Jakob Buser, Postbeamter.



Herausgegeben von der Sektion Basel
des Verbandes schweizerischer Postbeamter.

Sissach
Buchdruckerei J. Schaub-Buser
1903.



Das

Basler Postwesen

vor 1849.

Nach amtlichen Quellen verfasst

von

Jakob Buser, Postbeamter.



Sissach
Buchdruckerei von J. Schaub-Buser
1903.

Vorwort.

Von dem Wunsche erfüllt, die frühern Postverhältnisse der Handelsstadt Basel kennen zu lernen, begann ich das Studium der hierauf bezüglichen Akten im Basler Staatsarchive. Das dort gefundene Material war so umfangreich, dass ich die gesammelten Notizen zur vorliegenden Abhandlung verarbeitete, die ich mich entschloss, der Oeffentlichkeit zu übergeben, in der Absicht, zur Geschichte des schweizerischen Postwesens einen kleinen Beitrag zu leisten. Den geehrten Herren Beamten des hiesigen Staatsarchivs spreche ich an dieser Stelle für das bereitwillige Entgegenkommen, mit dem sie mir die einschlägigen Akten zur Verfügung stellten, meinen wärmsten Dank aus. Einige Angaben verdanke ich auch folgenden Werken: *Geering,* Handel und Industrie der Stadt Basel; *Schulte,* Verkehrswege des westlichen und südlichen Deutschlands nach Italien; *Mangold,* Basler Mittwoch- und Samstags-Zeitung; *Hanauer,* Études économiques sur l'Alsace ancienne et moderne. Wenn diese Schrift auch nicht den Anspruch erheben will, ein völlig lückenloses Bild der alten Basler Postverhältnisse zu geben, so hoffe ich doch, dass sie dem geneigten Leser, der sich für Kultur- und Postgeschichte interessiert, in dieser oder jener Hinsicht Aufschluss geben und Neues bieten wird. An diese Hoffnung knüpfe ich die Bitte um gute Aufnahme und nachsichtige Beurteilung des Werkchens.

Basel, im November 1903.

Der Verfasser.

I.

Die Zeit vor 1681.

Einleitung.

Nachdem das Verkehrswesen nach dem Untergange des römischen Reichs einige Jahrhunderte ganz darnieder gelegen hatte, begann mit dem Wiederaufblühen der Städte und der Neugründung von solchen nach und nach ein neuer Aufschwung des Handels. Städte und Völker traten in Beziehungen zu einander und die alten Heerstrassen der Römer kamen wieder zu Ehren; fast überall folgte der Verkehr diesen Jahrhunderte lang vernachlässigten Verbindungswegen aufs neue.

Die Stadt *Basel* machte sich im Verkehrsleben zum ersten Male im 11. Jahrhundert bemerkbar, und bereits 1080 finden sich die schon von den Römern benutzten Pässe über die beiden Hauensteine als Verkehrswege genannt. Die Warenzüge der Kaufleute waren bei der Unsicherheit der damaligen Zeiten nur unter dem Geleite Bewaffneter ausführbar. Das Recht, diese Warenzüge zu begleiten, wurde von dem jeweiligen Landesherren ausgeübt, und weil dasselbe sehr einträglich war, wurde es mit der Zeit ein begehrtes Vorrecht. Natürlich suchten die handeltreibenden Städte, wenn möglich, selbst in den Besitz dieses Privilegiums zu gelangen, da die Beschützer der Kaufleute sich von den Räubern oft nicht viel unterschieden. An Basel wurde das Geleitrecht 1372 vom Kaiser Karl IV. verliehen; 1400 erwarb Basel die Landschaft (Waldenburg und Homburg) mit allen Geleiten und Zöllen (zu Diepfliken und Buckten).

Die Strassen befanden sich im 11. und 12. Jahrhundert noch in sehr primitivem Zustande und Brücken

waren ganz wenige gebaut. Häufig folgten die Fuhrwerke den Flussläufen und Flussbetten. 1295 werden die Birsbrücke bei Birsfelden und die Aarbrücke in Olten zum ersten Male erwähnt; die erstere wurde 1400 gänzlich zerstört, dann aber 1420 wieder neu erbaut. An beiden Hauensteinen mussten die Wagen mittelst Seilen hinaufgewunden und hinuntergelassen werden. Erst seit 1563 bohrte man Fahrstrassen durch Felsen (die erste Alpenstrasse überhaupt wurde 1586 über den Mont Cenis gebaut). Bis zu Ende des 14. Jahrhunderts hatte auch die Flusschiffahrt eine Rolle im Verkehrsleben gespielt; dann trat aber eine Aenderung zu Gunsten der Landwege ein und es wurde um diese Zeit viel zu besserer Instandhaltung derselben getan. Die Tagsatzungen von 1569, 1571 und 1573 erliessen Aufforderungen an die Stände und Landvögte, die „Stauden und Aeste aus den Strassen hauen zu lassen"; anfangs des 17. Jahrhunderts trat dann wieder eine Wendung zu Gunsten der Wasserstrassen ein und Projekte zur Sprengung der Rheinfelsen bei Laufenburg und Schaffhausen tauchten auf, ohne indessen verwirklicht werden zu können.

Basel war durch seine Lage und seine fortwährenden Widersacher im Norden gezwungen, seine Handelstätigkeit dem offenen Süden, der Eidgenossenschaft, zuzuwenden und wurde deshalb auch das Eingangstor und der Stapelplatz für die innere Schweiz; infolgedessen waren ihm die Verbindungswege nach der Innerschweiz auch die wichtigsten. Es waren dies der Bötzberg für die Ostschweiz, die beiden Hauensteine für die Central- und Westschweiz. Die beiden letztern Jurapässe stellten zugleich die Verbindung mit den grossen Heerstrassen nach dem Gotthardt einerseits und dem grossen St. Bernhard, sowie der Linie Genf-Lyon-Barcelona anderseits dar.

Der untere Hauenstein wurde erst seit der Entdeckung des Gotthardtpasses anfangs des 13. Jahrhunderts bedeutend. Die Auffindung dieses letztern Passes

lähmte den Verkehr über den grossen St. Bernhard gänzlich und schadete auch dem wichtigen, bereits durch die Römer benutzten Uebergange über den Septimer. Das älteste Itinerar betr. den Gotthardtpass stammt aus dem Jahre 1276; für die Strecke Bellinzona-Luzern wurden dabei drei Tage verwendet. Der Handel über den Gotthardt begann Ende des 13. Jahrhunderts, zuerst von Basel, dann auch von Zürich aus. Der Simplon, der ungefähr zur gleichen Zeit benützt worden war, musste dem erstern bald weichen, und seit dem 16. Jahrhundert wurde auch der früher so wichtige Septimerpass bedeutungslos. Im Innern der Schweiz traten die Pässe über die Hauensteine und den Bötzberg in Verbindung mit den alten Schweizer Strassen: Solothurn-Biel-Neuenburg-Genf; Solothurn-Bern-Huttwil-Willisau-Luzern; Zürich-Winterthur-Frauenfeld-Konstanz; Zürich-Zug-Gotthardt. Die grosse deutsche Strasse nach Frankfurt a. M. ging über Eimeldingen, Freiburg, Rastatt, wo die Strassburger Strasse einmündete; eine andere, der sog. „neue Weg", den Basel teilweise unterhielt, ging über Kembs nach Strassburg. Eine Strasse über Häsingen, Runspach, Dammerkirch, Belfort stellte die Verbindung mit Nord- und Mittelfrankreich her.

Die ersten Anfänge der Post in der Schweiz und in Basel.

Die öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz beschränken sich bis zum Anfange des 17. Jahrhunderts auf Boten zwischen den verschiedenen Städten und Orten, und von einer eigentlichen internen Post kann bis zu diesem Zeitpunkte noch nicht gesprochen werden. Die direkten Vorläufer unserer heutigen Posten finden wir in den Dynastieposten und Staffetten, die ausschliesslich für die Dienste der Fürsten und Regierungen eingerichtet waren; denselben war die Mitnahme fremder Briefschaften anfänglich strenge verboten; erst als dieses

Verbot nicht mehr beobachtet wurde und die Staffetten auf den von ihnen zu durchlaufenden Strecken auch Briefe von andern Leuten annahmen, und die auf den Stationen bereitstehenden Staffettenpferde auch Privatpersonen zur Verfügung gestellt wurden, entstand eine Post im heutigen Sinne, eine Post für die Allgemeinheit.* Die Einrichtung solcher Dynastieposten wurde z. B. im deutschen Reiche seit Ende des 15. Jahrhunderts durch das Haus Thurn und Taxis bewerkstelligt. Es ist nun begreiflich, dass diese Postkurse, die nur monarchischen Zwecken dienten, ihren Weg nicht durch die republikanische schweizerische Eidgenossenschaft nahmen, sondern dieselbe umgingen, wenn auch ihre Alpenpässe den Vorteil grösserer Kürze darboten. So ist der Gotthardt von den weitverzweigten Verkehrseinrichtungen der Thurn und Taxis'schen Post nie berührt worden. 1494 war zwar eine dynastische Post zwischen Kaiser Maximilian I. und seinem Schwager Johann Galeazzo in Mailand über den Gotthardt eingerichtet worden, aber nur vorübergehend. 1512 wurde auf der eidgen. Tagsatzung über die Zulässigkeit Maximilianischer Postkurse verhandelt, aber die Sache fand noch kein grosses Interesse; ein Kurs Innsbruck-Zürich ging schon 1515 wieder ein. Mit dem grossen 1516 ins Leben gerufenen Kurse Wien-Brüssel traf später auch eine vom Hause Thurn und Taxis eingeführte Verbindung aus der Schweiz in Rheinhausen und Speyer zusammen.

Mitte des 16. Jahrhunderts wurde durch Lyoner Handelshäuser ein Botenritt Nürnberg-Lyon über St. Gallen

---

* Nach Bavier war dies tatsächlich auch in der Schweiz mit den sog. „Stadtboten“ oder „Stadtläufern“ und den „Landläufern“, die einen Amtseid zu leisten hatten und ihre Dienste zu jeder Zeit der Obrigkeit zur Verfügung stellen mussten, in gleicher Weise der Fall, so nämlich, dass es diesen Boten gestattet war, ihre Dienste auch Privaten gegen Bezahlung anzubieten.

eingeführt, der von St. Galler Boten besorgt wurde.* 1585 trat ein Kurs Schaffhausen-Lyon ins Leben, und über die Bündnerpässe bestand ein solcher von Brescia nach Chur. Im 16. Jahrhundert kamen auch die meist durch Metzger geführten Landkutschen (die sog. Metzgerposten) auf; 1650 kursierten dieselben regelmässig zwischen Basel und Strassburg mit Verbindung nach Frankfurt a. M. und Paris. 1627 bestand bereits ein Postkurs von Mailand über den Gotthardt nach Luzern, Basel, St. Dié und Nancy; in Altdorf zweigte eine Linie nach Brunnen, Zug, Zürich und Konstanz ab.

In den Jahren 1551, 1571 und 1636 waren seitens verschiedener eidgenössischer Orte Abkommen mit Frankreich getroffen worden, welche die Regelung der Handels-, Verkehrs- und Zollbeziehungen zum Zwecke hatten, also auch den Postverkehr inbegriffen.

Die *Stadt Basel* gewann ihre Bedeutung als Transithandelsstadt hauptsächlich im 16. Jahrhundert, und um diese Zeit herum treffen wir auch die ersten Spuren ihrer eigentlichen Postverbindungen, während sich im Mittelalter hierüber nichts nachweisen lässt. Wir finden anfangs des 16. Jahrhunderts die Städteboten, die „geschworenen Läufer“ mit Mainz und Köln, wie wir denselben in vielen deutschen Städten begegnen. 1569 bestand eine wöchentliche Briefpost mit Strassburg; ein Basler Bote ritt durch das Fricktal über Brugg nach Zürich und St. Gallen; der letztere Kurs ging 1680 an die bernischen Postpächter Fischer von Reichenbach über.**

Die Oberaufsicht über das Fuhrwesen und über die Forderungen der Wirte für Verpflegung der Fuhrleute, denen die Besorgung der regelmässigen Waren- und

---

* Nach Bavier bestanden Kurse St. Gallen-Nürnberg und St. Gallen-Lyon unabhängig von einander schon im 15. Jahrhundert.

** Bavier sagt hierüber das Gleiche; nur wäre der Bote nach ihm nicht ein Basler, sondern ein Zürcher gewesen.

Postfuhren oblag, stand der *Zunft der Gartneren* zu; diese letztere war auch bis zur Uebernahme des Postwesens durch die Kaufmannschaft die eigentliche oberste Behörde über Postsachen.

Das älteste auf das Postwesen bezügliche Schriftstück des Basler Staatsarchivs aus dem Jahre 1554 weist auf die Einrichtung einer französischeu Pferdepostanstalt in Basel hin. Schon 1464 hatte König Ludwig XI. die Post in Frankreich als Staatsregal erklärt und eine nur Staatszwecken dienende Post eingerichtet. Die Basler machten nun dem französischen Posthalter, der in ihren Mauern residieren sollte, Schwierigkeiten, und der damalige französische Gesandte St. Laurent in Solothurn, der zur Vermittlung angerufen wurde, ersuchte die Basler Behörden um Erteilung einer Niederlassungs-Bewilligung an den Posthalter, da derselbe sonst in einem Hotel logieren müsse und nicht existieren könne.

In Ermangelung anderer des Schreibens und Lesens kundiger Leute wurden damals besonders die Landgeistlichen angehalten, die Abfertigung der durchgehenden Postboten auf dem Lande zu übernehmen. Der Kirchverweser zu *Langenbruck* berichtete 1583 an den Basler Bürgermeister, dass ein Herr aus Bern (Fischer?) dort eingeritten sei und ihn aufgefordert habe, zur Einrichtung eines Postdienstes nach Liestal die Hand zu bieten. Notgedrungen habe er der Aufforderung Folge geleistet und bitte um Verhaltungsmassregeln. Dem Bericht war beigefügt, dass Briefe von Basel dem Schultheissen zu Aarwangen zur Weiterbeförderung nach Bern überbracht werden müssten. Die Kluse bei Balsthal, durch die der Bote zuerst seinen Weg hätte nehmen sollen, sei nachts geschlossen; da aber die Läufer zu jeder Stunde, es sei Tag oder Nacht, abgefertigt werden müssen, sei von letzterer Route abgegangen worden. Die Briefe nach Basel hingegen müsse er dem Liestaler Schultheissen überbringen lassen. Daraufhin erliess der Basler Bürger-

meister an den Kirchverweser die Weisung, sich den Anordnungen der Berner zu fügen und über die fernere Entwicklung der Sache zu berichten.

Von Mainz aus wurde 1634 die Einrichtung eines Kurses Mainz-Basel über Frankfurt a. M. und Strassburg vorgeschlagen, da der Kurs durch Württemberg, Schaffhausen und Zürich kriegshalber aufgehoben sei und dadurch überdies die Briefe nach Bergamo und Venedig beschleunigt würden. Es geht daraus ebenfalls hervor, dass sowohl Basel als auch Zürich bereits mit Italien in postalischem Verkehre standen.

Gegen Ende der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts bemerken wir mehr Einheit und Regelmässigkeit in der Leitung des Postwesens. Den 13. August 1636 ging dasselbe an die *Unterverkäufer des Kaufhauses* über. Die ersten Basler, die sich in postalischer Hinsicht bemerkbar machten, waren zwei Fäsche. 1645 schlossen Ulrich und Ludwig Fäsch mit St. Gallen einen Vertrag über Abfertigung einer Briefpost. Der St. Galler Botenritt wurde aber einige Jahre später von der Schaffhauser Familie Klingenfuss ausgeführt, die als Lehenspostmeister der Herren von Thurn und Taxis ihre Verbindungen auch nach Zürich, Bern, Lausanne und Genf ausdehnten; seit dem gleichen Zeitpunkte wurde die Briefpost für das Deutsche Reich und dritte Länder allgemein nicht mehr über St. Gallen und Lindau, sondern über Schaffhausen weiterspediert, wo ein direkter Anschluss an die Thurn und Taxische Verkehrsanstalt vorteilhafte Verbindungen sicherte; bereits 1624 war nämlich ein Kurs Ulm-Schaffhausen über Meersburg und Konstanz eingerichtet, wodurch namentlich das Postamt Lindau stark geschädigt wurde.*

1694 bestand eine Botenverbindung mit Zürich über Liestal, Kilchberg, die Schafmatte und Aarau, in letzterer

---

* Die Angaben in Furrers „Volkswirtschaftslexikon der Schweiz“, Band II, stimmen im Wesentlichen hiermit überein.

Stadt wohl mit Anschluss an die Klingenfuss'schen Kurse. Laut einem Berichte des Predigers zu Kilchberg ergaben sich aber mit der Zeit Unzukömmlichkeiten, da der Basler Bote nachts nicht in Aarau eingelassen wurde, sondern oft die ganze Nacht warten musste. Der Rat von Liestal machte darauf demjenigen von Basel den Vorschlag, man möge die Stadt Zürich bewegen, einen eigenen Boten zur Abholung der Basler Correspondenz nach Aarau zu senden. Bereits 1660 existierte ein Bote des Bischofs von Basel in Pruntrut, der des letztern Postsachen nach Basel brachte.

Noch unter den Unterverkäufern des Kaufhauses treffen wir einen Johann Kindweiler zum ersten Mal als Postmeister genannt. Nach seinem Tode, 1658, trat bald ein Bürger Socin an seine Stelle, 1660. Ueber die Verwaltung der zum Postamte gehörenden Geschäfte wurde gehörig Buch geführt und aus dem Jahre 1664 sind bereits richtige Postamtsrechnungen vorhanden. Nachdem am 14. Juli 1666 die Unterverkäufer des Kaufhauses abgeschafft worden waren, übernahm der bereits genannte Niklaus Socin das Postwesen auf eigene Rechnung und stand demselben bis zum Uebergang an die Basler Kaufmannschaft, 1681, vor.

1661 erfahren wir etwas Bestimmteres über den *Mailänder* Kurs; ein Diego Maderno, Fiscale zu Lugano, bat nämlich um Unterstützung für die von ihm betriebene Postverbindung zwischen Lugano und Mailand, die allgemein „der Basler Courrier" genannt werde und jedenfalls auch den Interessen Basels diene; ohne Unterstützung sei es ihm nicht mehr möglich, diesen Courrier weiter selbst zu besorgen. Da sich auch die Nachkommen des Maderno mit diesem Postkurse befassten, erhielt derselbe später den Namen die „Madernische Post".

„Wegen allerhand Ohnrichtigkeiten bei dem gemeinen Post- nnd Botenwesen zwischen Strassburg und Basel" wurde am 5. Januar 1661 zwischen Balthasar Kraut,

Postmeister in *Strassburg,* und Nicolaus Socin, Postmeister in Basel, ein Vertrag geschlossen, der im Auszug folgendermassen lautet:

1. Keiner darf mit einer anderen Post, die etwa zwischen Basel und Strassburg errichtet werden sollte, Sachen empfangen oder senden.
2. Mit Hilfe der gnädigen Herren und Obern soll, wie von Alters her, darnach getrachtet werden, dass die Post zwischen Basel und Strassburg in Colmar unterlegt und eingerichtet werden möge.
3. Bis dahin sollen die Postillone von Basel und Strassburg ihre Sachen in Breisach auswechseln.
4. Wegen des weiten Weges soll Socin an Kraut eine bestimmte Entschädigung zahlen.
5. Jeder hat seine Postillone nach bestem Wissen und Gutfinden auszurüsten, zu unterhalten und zu bezahlen.
6. Am Dienstag und Samstag jeder Woche soll die Post an beiden Orten abgehen, und Mittwochs und Samstags ankommen.
7. Aenderungen an dieser Ordnung sind nur nach Vereinbarung möglich.
8. Um die Unkosten möglichst zu decken, soll jeder Teil das Brieftragen der Schiffleute und Nebenboten möglichst zu verhindern suchen.*
9. Für den einfachen Brief von Basel nach Strassburg oder umgekehrt soll ein Batzen**, für den doppelten 1½—2 Batzen, für ein Briefpaket, Rechnungs- oder andere Schriften per Lot 1 Batzen erhoben werden, den Reichstaler zu 22½ Batzen gerechnet.

* In dieser Bestimmung kommt bereits das zwar noch unvollkommene Bestreben zum Ausdruck, die Postbesorgung als Regal zu betrachten.

** 1 Batzen = 20,5 Cts.

10. Das Porto der Briefe von Strassburg nach Basel gehört dem Postmeister zu Strassburg; für den Weitertransport der Briefe über Basel hinaus hat Kraut den Socin zu entschädigen.
11. Umgekehrt fällt das Porto der Briefe von Basel nach Strassburg dem Postmeister in Basel zu, für den Weitertransport über Strassburg hinaus hat letzterer den Strassburger zu entschädigen.
12. Briefe, die nicht frankiert wurden, sollen gleichwohl bestellt werden.
13. Unbestellbare Briefe sollen alle halbe Jahre ausgestellt werden.
14. Wenn im Postwesen in Basel Aenderungen eintreten sollten, so soll Kraut freie Hand haben, seine Briefe an eine andere Person zu senden oder nicht.
15. Streitigkeiten sollen an der nächsten Strassburger Messe durch je zwei Basler und Strassburger Kaufleute entschieden werden; allenfalls soll ihnen ein durch die 13 Hohen in Strassburg gewählter Obmann beigegeben werden; was diese fünf dann entscheiden, soll gelten.
16. Die Erben der Vertragschliessenden sollen in die Rechte und Pflichten ihrer Vorfahren eintreten.
17. Jeder Teil soll nach bestem Wissen und Gewissen den Vertrag ausführen.

Dieser Vertrag wurde doppelt ausgefertigt, mit dem Geheimsiegel der beiden Städte versehen und von beiden Postmeistern unterschrieben. Nachdem das auf Grund dieses Traktates neu geregelte Postwesen viele Jahre zur Zufriedenheit der Kaufleute betrieben worden war, sollte dessen ruhiger Fortbestand in den folgenden 70er Jahren durch den französischen Hof gestört werden. Diesem letztern, der Strassburg schon lange mit lüsternen Augen betrachtete, gefiel der engere Anschluss an Basel nicht;

denn wer konnte wissen, ob Strassburg am Ende nicht dem Beispiele Basels folgen und gar der Eidgenossenschaft ganz beitreten wollte. Den Boten beider Städte wurden von den französischen Postmeistern zu Breisach alle möglichen Hemmnisse bereitet; sie wurden sogar überfallen und ausgeraubt, um die beiden Städte zu bewegen, ihre gegenseitigen Korrespondenzen den französischen Postämtern zu überliefern. Nach einem solchen Ueberfalle, 1678, bei welchem der Bote nach Basel angehalten wurde, sprach Strassburg seine lebhaften Befürchtungen aus, dass derartige Vergewaltigungen in Zukunft von nachteiligen Folgen für beide Teile sein könnten. 1680 wurde in Hüningen ein französisches Postamt eingerichtet und nun den Behörden beider Teile bedeutet, dass ihre Boten nicht mehr durch französisches Gebiet durchgelassen würden. Basels Vorschlag, die Route zu ändern, d. h. in den Breisgau zu verlegen, wurde von Strassburg aus Furcht vor Massregelung und Verfolgung der Boten nicht angenommen, und mit Bangen sah man beiderseits der Entwicklung der Dinge entgegen. Diese liess nicht lange auf sich warten; denn am 30. September 1681 wurde Strassburg von französischen Truppen besetzt und hörte auf, eine freie Reichstadt zu sein. Die französischen Behörden traten nun mit Basel behufs Abschlusses eines neuen Vertrages in Verbindung; ein solcher kam denn auch nach langen Verhandlungen zustande zwischen dem Basler Postmeister Socin und dem französischen Postmeister Courcelles zu Strassburg. Er enthält unter anderm folgenden Passus:

> „Sans que pour la distribution des susdites lettres, sieurs Socin pourront rien demander; ils les pourront taxer, comme ils jugeront à propos du dit Bâle.“ (Ohne dass Herr Socin für die Vertragung etwas verlangen könne; hingegen könne er die für Basel bestimmten nach seinem Belieben taxieren.)

Ebenfalls war der Transit von zwei Briefpaketen aus Lyon nach Breisach und Strassburg, die über Genf und Bern kamen, darin geregelt.

Mit den *bernischen* Postpächtern *Fischer* schloss Socin 1676 einen Vertrag ab, in dem eine regelmässige Botenverbindung zwischen Bern und Basel festgesetzt war. Dieselbe hatte bereits früher bestanden und ihre Anfänge reichen in das 16. Jahrhundert zurück; während aber Fischer die Kurse früher auf eigene Rechnung und Gefahr und aus eigener Initiative ausgeführt hatte, betrieb er sie seit 1675 als Staatspächter und erneuerte als solcher alle frühern Abkommen.

Neben Postmeister Socin trat 1680 noch ein österreichisches Postamt in Wirksamkeit; der Herzog von Lothringen, welcher seine Korrespondenzen aus dem deutschen Reiche durch Vermittlung der Thurn und Taxis'schen Post bezog, ernannte in Basel einen Agenten Schönauer als Vermittler für diese über Markdorf eingehenden Sendungen nach Lothringen; zugleich benutzte das Haus Turn und Taxis diese günstige Gelegenheit, um denselben als österreichischen Postmeister zu ernennen; damit war der erste Versuch gemacht, auch Basel in die Interessensphäre der Reichslehenspost zu bringen.

Aus dem Jahre 1680 ist der folgende *Brieftarif* noch vorhanden:

Briefe aus Wien, Prag, Berlin, Padova, Mantova, Linz, Bozen, Salzburg, Rom, Venezia kosteten 12 Kreuzer*; aus Innsbruck 8 Kreuzer, Schwaben 6 Kreuzer, diesseits des Bodensee's 4 Kreuzer; soviel kostete der einfache Brief (etwa 8 Gramm); der doppelte (etwa 15 Gramm) die Hälfte mehr, und die Unze (32 Gramm) das dreifache des einfachen Briefes; die abgehenden Briefe wurden gewöhnlich nicht frankiert, was aber weiter ging als Augsburg, Regensburg und Innsbruck musste zum Voraus mit 8 Kreuzer bezahlt werden.

* Der Kreuzer à 5,2 Cts. h. W.

Ueber die aufgelaufenen Taxen rechneten die Postämter unter sich monatlich ab.

Den 7. Januar 1682 beschloss der Rat, dass das Postwesen Staatsregal sei, und dass dem Staate das alleinige Recht über die Ausübung desselben zustehe; zugleich verordnete er auch, dass die Verwaltung dieses Regals der Basler Kaufmannschaft übergeben werden solle. Mit diesem Beschlusse hatte Basel in Postangelegenheiten einen wichtigen Schritt vorwärts getan. Wenn auch der Staat die Post noch nicht selbst verwaltete, so kam doch durch die einheitliche Leitung durch das Direktorium der Kaufmannschaft mehr Ordnung und Sicherheit in die Geschäfte. Verschiedene Umstände hatten zu obgenanntem Beschlusse beigetragen. Einmal hatte der Postmeister Socin sein Amt nicht in einer die Allgemeinheit befriedigenden Weise verwaltet und mannigfache Klagen waren deshalb entstanden. Dann aber mag auch das Vordringen der Agenten von Thurn und Taxis Bedenken erregt haben; jedenfalls wollte man sich des Vorrechtes des Postregals noch bei Zeiten versichern, bevor es durch unternehmungslustige Agenten zum Schaden der Basler Kaufleute ausgebeutet werden konnte. Der bisherige Postmeister Socin und seine Familie, denen nun alle Postverrichtungen untersagt wurden, gaben sich zwar nicht sofort zufrieden, sondern stritten in langen Prozessen, wenn auch ohne Erfolg, bis in die neunziger Jahre hinein um ihr Recht, das sie durch Verträge und altes Herkommen für immer gesichert geglaubt hatten.

II.

Das Postwesen unter dem Direktorium der Basler Kaufmannschaft.

Erste Einrichtung und Organisation.

Die Einrichtung des neuen Postamtes stiess auf mancherlei Schwierigkeiten, wobei namentlich das vom Staate dekretierte Regalrecht einen Stein des Anstosses bildete. Dies beweisen in Bezug auf den letztern Punkt die vielen Streitigkeiten mit Privaten, Fuhrleuten und andern Post- und Boteneinrichtungen. Immer und immer wieder erlaubten sich diese letztern Eingriffe in das der Kaufmannschaft zustehende Vorrecht, und die Ansicht, dass die Besorgung der Postgeschäfte ausschliesslich Sache einer Behörde sein sollte, musste denselben erst durch zahlreiche gerichtliche Urteile, Drohungen und Massregelungen, die aber dazu noch oft ihren Zweck verfehlten, eingeschärft werden. Der Staat konnte natürlich auch nicht mit derjenigen Strenge vorgehen, die man sonst gegen Uebertretung fiskalischer Gesetze anwendet, da über die Frage der Unanfechtbarkeit des vom Rate beschlossenen Postregals verschiedene Meinungen herrschten und die von den Privaten dagegen vorgebrachten Klagen vielfach als wohlbegründet angesehen wurden.

Für das Postamt handelte es sich nun zuerst darum, die unter den alten Verhältnissen bestandenen Verbindungen und Verträge auf die neue Ordnung der Dinge übergehen zu lassen. Mit dem französischen Postmeister Courcelles zu Strassburg war dies mit weniger Schwierigkeiten verbunden als mit den bernischen Postpächtern Fischer, die mit der Kaufmannschaft zuerst gar nicht

unterhandeln wollten und das vom Staate an sich gezogene Recht als ein ausschliesslich privater Unternehmungslust zustehendes Gebiet betrachteten.*

Die oberste Behörde der neuen Verwaltung bestand in einer Oberdirektion mit einem kleinen Rate als Präsidenten; demselben waren ein Adjunkt und acht Kaufleute (das kaufmännische Direktorium) beigeordnet, deren Zahl 1690 auf zwölf erhöht wurde. Als unmittelbarer Leiter des Postamtes wurde ein Postverwalter gewählt. Demselben musste schon 1683 ein Schreiber als Gehilfe beigeordnet werden; im gleichen Jahre wurde auch der erste Briefträger eingestellt, worüber die Postamtsrechnung von 1684 folgenden Aufschluss gibt: „An Hans Schramb für seinen Sohn, so die Briefe verträgt, 26 fl. 24“**.

Den 28. Dezember 1724 beschloss der Rat neuerdings, dass die Zahl der Direktoren zwölf sein sollte; denselben sollten drei Mitglieder des Kleinen Rates angehören, die am Ende jedes Jahres über die getreue Verwaltung der Gelder und der ihnen unterstellten Geschäfte überhaupt Rechnung abzulegen hatten. Die Direktoren hatten alle den Amtseid zu leisten und waren auf sechs Jahre ernannt; seit 1723 hatte ihnen der Kleine Rat auch die bisher ihm zugestandene Befugnis erteilt, die Angestellten der Poststube selbst zu wählen. 1731 wurde die Wiederwählbarkeit der Direktoren nach Ablauf der Amtsperiode verboten und auch die Oberdirektion als unnütz wieder abgeschafft. Für die Dauer der Kaufmännischen Post trat in den Oberbehörden keine Veränderung mehr ein.

---

* Zwischen Zürich und Bern bestanden 1675—1708 Streitigkeiten über das Regalrecht durch den Kanton Bern, dessen Gebiet ersterer Kanton für seine Boten nach Genf in Anspruch nehmen zu können glaubte, was Bern bestritt. 1676 wurde zwar ein gütlicher Vergleich gemacht, 1694 aber entstand ein neuer Streit; Bern liess (1702) Zürichs Boten anhalten und ihnen die Briefe abnehmen, und auch die Intervention der Stände fruchtete nichts. Erst 1708 kam die Sache definitiv zur Ruhe. (Basler Staatsarchiv Postakten O 2.)

** 1 fl. = Fr. 3. 17 h. W.

Postreglemente bestanden ausser den für jeden Angestellten vorhandenen Dienstvorschriften keine; die gedruckten „Postordnungen“ gaben dem Publikum über die Zeit der Ankunft und des Abgangs der fremden Boten Auskunft. Das Postamt machte die bei der Versendung von Gegenständen zu erfüllenden Bedingungen durch Anschlag im Postamte selbst bekannt. Für die Verbindlichkeiten des letztern den Absendern gegenüber galten das gemeine Recht und die im kaufmännischen Verkehr üblichen Gebräuche, und das Publikum empfing und übergab seine Sachen zu den aufgestellten Taxansätzen. Der Verkehr war eben noch nicht derart, dass ein Bedürfnis entstanden wäre, für die mit der Post beförderten Sendungen besondere Bestimmungen allgemein bekannt zu machen. Das Postamt verfuhr nach Regeln und Grundsätzen, die sich nach und nach aus der Praxis herausgebildet hatten. Bei vorkommenden Streitigkeiten und Anständen war es jedesmal Sache des Rates, über dieselben zu entscheiden. Aus diesen Ratsentscheiden und Beschlüssen entstand ebenfalls mit der Zeit eine Reihe von Bestimmungen, an die sich das Postamt halten musste.

Ein eigentümliches Verhältnis bestand bis in die 90er Jahre des 17. Jahrhunderts mit dem Thurn und Taxis'schen Postmeister und den lothringischen Agenten, die sich alle anheischig machten, mit gleichem Rechte wie das Basler Postamt Briefe und dergleichen zu befördern. Schon der bereits genannte Agent Schönauer war mit den Behörden hie und da in Streitigkeiten geraten, obschon der Umstand, dass ihm die Komposition der „Basler Zeitung“ übertragen worden war, zum guten Einvernehmen mit letztern viel beitrug. Nach dem Tode Schönauers trat ein gewisser Raillard an seine Stelle; aber auch die Witwe Schönauers betrieb das von ihrem Manne ausgeübte Gewerbe weiter, indem sie kundige

Gehilfen zuzog. Räillard besonders betrachtete sich überhaupt als einzigen berechtigten Postmeister, da er von Thurn und Taxis eingesetzt war und nach seiner Ansicht diesem letztern das Privilegium der Post allein zustand. In seinem Vorhaben wurde er von den österreichischen Behörden unterstützt, so namentlich vom kaiserlichen Kommissar zu Rheinfelden und dem Postamte zu Freiburg. Raillard hintertrieb durch Intriguen sogar Verhandlungen des Basler Amtes mit fremden Postbehörden, um ersteres in seine Abhängigkeit zu bringen. Als alle Vorstellungen und Drohungen der Basler Behörden nichts nützten, wurde sowohl Raillard als auch der Witwe Schönauers die fernere Briefspedition unter Androhung des Bürgerrechtsentzugs untersagt; hierauf gaben beide allmählig nach, und das kaufmännische Postamt wurde von dieser Seite nicht mehr beunruhigt.

Verträge mit andern Postanstalten.

Das Direktorium der Kaufmannschaft wie die übrigen gleichartigen Korporationen in andern Schweizerstädten (Kaufmännische Direktorien in Zürich und Schaffhausen, Marktvorsteher in St. Gallen etc.) war unablässig bestrebt, durch Vereinbarungen und Verträge mit dem In- und Auslande seine Handelsbeziehungen zu verbessern. Durch vorteilhafte Postverträge suchte es seine Korrespondenzen wenn möglich früher und billiger als seine Konkurrenten zu erhalten; dazu war die Lage Basels auch ausserordentlich günstig; fast die gesamte Briefpost aus der Schweiz nach und aus Belgien, Holland, England, Nordfrankreich, Elsass und einem grossen Teile des Deutschen Reiches musste über Basel transitieren und erlitt hier oft einen Aufenthalt, während welchem die Basler Kaufleute ihre eigenen Briefe erledigen und beantworten konnten. Die Verträge wurden gewöhnlich geheim gehalten; die darin aufgestellten Bestimmungen über Taxen etc. waren sehr oft von politischen Rücksichten beein-

flusst, und trotz gleichartiger Verhältnisse waren die zwischen verschiedenen Verwaltungen abgeschlossenen Verträge oft sehr auseinandergehend.

Die wichtigsten Verträge Basels waren die folgenden:

a) *Inländische Beziehungen.*

Der ***Berner*** Vertrag von 1683 mit den Berner Postpächtern Fischer war eine Fortsetzung des bereits 1676 mit dem Postmeister Socin abgeschlossenen Langenbrucker Traktates. Nach längerm Zögern waren die Herren Fischer endlich bereit, mit dem Direktorium zu unterhandeln. Ihre Abneigung gegen dasselbe mochte wohl aus dem Gefühle entspringen, dass die von letzterm geleitete Anstalt als ein Vorbote des rein staatlichen Postwesens mit der Zeit ein gefährlicher Konkurrent des Pachtsystems werden würde. Der Vertrag regelte die zweimalige wöchentliche Verbindung mit Bern über Liestal und Langenbruck, die bis 1734 in einem Botenritte bestand; in diesem Jahre wurde mit Bern ein Abkommen betr. Einführung von Personenmessagerien für „Waren, Contanti und Raysende“ getroffen; diese Messagerien, die auch schon früher vorübergehend kursiert hatten, wurden aber bereits 1736 der grossen Kosten halber wieder aufgehoben und der alte Ritt wiederhergestellt. Schon 1720 war zwischen Zürich, Bern und Basel der sogenante Langenthaler Traktat abgeschlossen worden; derselbe regelte namentlich den Transit der Basler italienischen Korrespondenz, die mit der Fischerschen Post bis Zürich und von da durch Zürich weiterspediert wurde. In Verbindung mit dem Vertrage mit Thurn und Taxis von 1742 wurde auch der Berner Vertrag im gleichen Jahre erweitert. Der letztere blieb in Kraft bis 1830.

1699 fand zwischen Vertretern der Basler und *Zürcher Kaufmannschaft* zu Laufenburg eine Konferenz statt, die sich mit der Verbesserung des bereits mehr denn 60 Jahre bestehenden Botendienstes befasste; die beidseitigen Boten

kursierten bis Leuggern in der damaligen Grafschaft Baden, allwo die Uebergabe vor sich ging. 1713 wurde zu Hornussen eine Postkonferenz zwischen Basel und Zürich abgehalten, die für die von Fuhrmann Honegger geführten Warenwagen über die Staffelegg die Taxen festsetzte, da sich die Kaufleute über ungleiche Behandlung beklagt hatten. In der nämlichen Konferenz wurde auch abgemacht, dass Zürich die Mailänder Briefe aus Basel für 550 Reichstaler* jährlich spedieren und den Bergamasker Briefsack nach Luzern liefern solle. Der bisher bestandene Botendienst über Leuggern wurde auch ferner beibehalten und die Kosten wurden zur Hälfte geteilt.

Laut dem Langenthaler Traktat von 1720 konnte Basel seine Zürcher Briefe nun auch über Balsthal spedieren; der Ertrag derselben wurde zwischen Bern, Basel und Zürich geteilt.

1722 wurde der Fussbote durch die sogenannten Alternativboten ersetzt, die je sechs Jahre von Basel und sechs Jahre von Zürich unterhalten wurden. Die wegen der italienischen Post mit Zürich getroffene Vereinbarung wurde zu verschiedenen Malen erneuert und abgeändert, während die Einrichtung der Alternativboten bis 1798 bestehen blieb.

Schaffhausen, d. h. das dortige Reichspostamt, und das Basler Postamt schlossen 1714 zu Waldshut einen Vertrag ab, der die zwischen beiden Städten seit mehr als 130 Jahren bestehende Verbindung neu regelte. Es wurde festgesetzt, dass jede Partei die Kosten des Rittes bis Laufenburg zu unterhalten habe; Schaffhausen musste sich verpflichten, den alten zweimal wöchentlich verkehrenden Boten nach St. Gallen wieder laufen zu lassen. 1778 wurde durch Abkommen zwischen Basel, Bern und Schaffhausen dieses sogenannte Frickthaler Ordinari abgeschafft.

---

* Ein Reichstaler = Fr. 5. 40.

Das bisher ungeregelte Postwesen nach dem alten *Bistum Basel* wurde 1792 erstmals durch einen Traktat mit dem Pruntruter Postmeister Brodhag geordnet.

b. Ausländische Beziehungen.

An erster Stelle kommt hier der mit dem *französischen* Postmeister Courcelles zu Strassburg abgeschlossene Vertrag, der zugleich als Erneuerung des schon mit Postmeister Socin bestandenen angesehen werden kann. Derselbe kam erst nach langen Verhandlungen 1682 zustande. Der französische Postpächter und Kriegsminister Louvois liess sich, durch Basels Weigerung, den französischen Wünschen genehm zn sein, ungeduldig gemacht, einmal während den Verhandlungen zu offenen Drohungen hinreissen. Die hauptsächlichsten Bestimmungen des Vertrages sind in deutscher Uebersetzung folgende:

1. Dass alle Briefe, welche in den Bureaux des Herrn Marquis Louvois aufgegeben werden, sofern sie für Basel und die ganze übrige Schweiz (mit Genf, aber ohne Schaffhausen, Zürich und die auf dieser Route liegenden Orte) bestimmt sind, den Herren Direktoren in Basel übergeben werden müssen.

3. Dass besondere Briefpakete zwischen Strassburg und Basel für die Ortsbriefe bestehen sollen.

6. Dass alle Briefe von Basel, die sie sich nach Strassburg zu senden verpflichten, wenigstens bis Rheinhausen frankiert seien.

7. Dass die Commis des Monseigneur Louvois die an Basel zu übergebenden Briefe nach einfachen, envelloppes, doppelten und Unzen (= Briefen) zu zählen haben.

Es wurde hiebei auch ausbedungen, dass Basel einen Basler Bürger zu bestimmen hätte, der die Briefe vertrage, da dieselben sonst in Hüningen gelassen würden. Nachdem 1698 bereits wieder ein neues Abkommen mit Frankreich abgeschlossen worden war, ergaben sich um 1720 Schwierigkeiten, da Frankreich gegen das Ausland

den Frankozwang anwenden wollte. Konferenzen zwischen Zürich, Bern, Basel, Schaffhausen, St. Gallen und Solothurn zu Aarau, 1721, beschäftigten sich mit der Frage. 1724 konnte Basel endlich wieder einen neuen Vertrag abschliessen, worin das Frankosystem fallen gelassen wurde. „Pour rétablir la bonne intelligence qui doit être à l'avenir entre les postes de France et celles du canton de Basle qui s'est trouvée altérée depuis quelque temps." (Um das gute Einvernehmen, das zukünftig zwischen Frankreichs und Basels Post bestehen soll und das seit einiger Zeit getrübt war, wiederherzustellen.)

Die schon seit lange mit *Italien* bestehende Verbindung über den Gotthard auf Grund eines Abkommens mit Diego Maderno und seinen Nachkommen war von der Socin'schen Post stillschweigend auf die kaufmännische Post übergegangen; erst 1686 liessen die Söhne Madernos wieder etwas von sich hören, indem sie dringend um Unterstützung baten, da der Kurs Mailand-Lugano-Luzern nicht eine den Erwartungen entsprechende Einnahme biete und sie ohne Hilfe denselben eingehen lassen müssten. Zu gleicher Zeit trat auch Zürich, das schon längst eine Verbindung mit Bergamo hatte, mit einem Projekte hervor, worin Basel die Errichtung eines Kurses auf gemeinsame Kosten beider Städte vorgeschlagen wurde. Basel's Briefe wären darnach über Zürich gegangen. Die Verhandlungen zerschlugen sich aber; dagegen entstand 1693 ein gemeinsamer Kurs über den Gotthard zwischen Muralt von Zürich, als Vertreter der dortigen Kaufmannschaft, und Fischer von Reichenbach. 1713 schloss Basel notgedrungen mit Zürich den Hornusser Traktat über die zukünftige Leitung seiner italienischen Korrespondenz über Zürich ab, der dann verschiedene Male erneuert wurde, 1728, 1771.

Mit der *Thurn und Taxis'schen Reichspost* kam 1714 erstmals ein Abkommen zustande, das Basel verpflichtete,

seine Briefe für das deutsche Reich und weiter ausschliesslich dem Postamte zu Schaffhausen zu überliefern. 1742 wurde dann ein Vertrag über Errichtung eines Postkurses von Basel nach Frankfurt abgeschlossen, zu welchem Zwecke eine Kommission des Thurn und Taxis'schen Hauses nach Basel gekommen war. Diesem Vertrage zufolge wurde ein wöchentlich dreimaliger Ritt zwischen Basel und Frankfurt eingeführt; daneben bestanden für den Reisenden- und Warenverkehr noch die sogenannten geschwinden Kutschen. 1761 sollte zur Verbesserung der Verbindung ein Kurs auf den Sonntag verlegt werden; da aber Basel die durch diese Verlegung entstehenden Unkosten nicht tragen wollte, ernannten Thurn und Taxis in der Person des Dreikönigwirts einen eigenen Posthalter, der von nun an die Interessen der Reichspost in Basel vertrat und dem Basler Postamte blos die Briefsäcke abzuliefern hatte. Ein 1795 gemachter Versuch, die Frankfurter Kutsche wieder dem Basler Postamte zurück zu gewinnen, scheiterte, da die Reichspostverwaltung mit den bisherigen Unternehmern nicht brechen wollte.

Tarife und Taxen.

Von der Verschiedenheit und Abnormität, die in den damaligen Taxverhältnissen herrschten, kann man sich heute kaum noch einen Begriff machen und unter allen Vorschriften und Bestimmungen mögen diejenigen über das Taxenwesen die schwierigsten gewesen sein. Ein erschwerender Umstand, die komplizierten Münzverhältnisse, trug viel dazu bei; fast jeder Kanton schlug seine eigenen Münzen, die gewöhnlich von denjenigen anderer Kantone an Wert verschieden waren; oft entstanden daher allein schon über die Kursfähigkeit einzelner Sorten Streitigkeiten, abgesehen von denjenigen über die Kurshöhe, die oft innert wenigen Jahren für die gleiche Münze bedeutend schwankte. Basel war durch seine Lage namentlich auch auf die Münzen des Auslandes angewiesen

und auch bei verschiedenen Münzvereinigungen der elsässischen Städte beteiligt, worunter die sogenannte Rappenmünz am bemerkenswertesten ist.

Nicht nur bestanden in der Taxberechnung für ungefähr gleiche Strecken oft ganz verschiedene Tarife, sondern es kamen sogar zwischen den nämlichen Orten für den Hin- und den Rückweg zwei verschiedene Taxen zur Anwendung. Selbstverständlich bestand überall das System der Nichtfrankierung; die Taxen gelangten gewöhnlich erst bei Bestellung der Briefe zur Erhebung. Indessen waren mit Frankreich zu verschiedenen Malen Anstände wegen des von letzterm verlangten und angewandten Systems des Frankozwanges entstanden; auf Konferenzen der Innerkantone zu Aarau 1710 und 1721 wurde beschlossen, durch Vorstellungen bei der französischen Regierung die Aufhebung dieses „so schädlichen Systems“, das mit Basel bereits abgeschafft war, zu bewirken. Der Frankozwang konnte auch damals bei den komplizierten Taxverhältnissen und dem allgemein üblichen Portosystem nur als eine vexatorische Massregel angesehen werden, die bei guten Verhältnissen zwischen zwei Staaten keine lange Dauer haben konnte. Die französische Zwangsfrankatur kam denn auch mit dem Vertrag von 1724 wieder definitiv in Wegfall.

Basel hatte als Haupttransitstelle die Macht in der Hand, die Taxen je nach den verschiedenen Uebereinkommen, die gewöhnlich zwischen den Beteiligten geheim gehalten wurden, nach seinem Belieben festzusetzen; wenn auch hiebei nicht ungerecht vorgegangen wurde, ergaben sich doch zahlreiche Reklamationen seitens der Innerkantone über zu hohe Taxation namentlich der französischen Briefe. Die Abmachungen der verschiedenen Verwaltungen unter sich und mit dem Auslande bezweckten immer die Erlangung der grössten Vorteile des einen Teiles wenn möglich zum Schaden einer Konkurrenzverwaltung. So waren die Verwaltungen von Bern und

Basel oft im Streit wegen der Teilung der französischen Korrespondenz d. h. wegen der Bestimmung der Kantone, für welche jedes der beiden Postämter die Vermittlung übernehmen sollte, eine Frage, welche endlich auch durch besondere Abmachungen geregelt wurde. Eine weitere Schwierigkeit bot die Berechnung der Transitgebühr für geschlossene Sendungen, und die diesbezügliche Regelung erfolgte je nach den Umständen ohne bestimmte Grundsätze.

Als Beitrag zur Beleuchtung damaliger Taxverhältnisse mag beigefügt werden, dass 1698 zwischen England und Frankreich ein Vertrag bestand, der bestimmte, dass die Briefe von Frankreich an England ohne Taxe auszuliefern waren, während England seine französischen Briefe bis Paris frankierte; hiezu hatte England an Frankreich jährlich eine Summe von 36,000 livres* zu bezahlen.

Anfänglich finden wir bloss die Taxkategorie der Briefe; diejenige der Waren- und Geldsendungen erscheint erst später. Als Norm für die Berechnung der Brieftaxen galten der einfache und der doppelte Brief und die Unze; couvertierte Briefe wurden teilweise ebenfalls besonders taxiert. Hiebei wurde die Unze gemeiniglich zu $30{,}5941$ Gramm, der einfache Brief zu ungefähr 8 Gramm und der doppelte zu $15{,}3$ Gramm gerechnet; doch auch die Gewichtssätze schwankten, je nach Ort und Zeit. Für die Pakete kamen wie heute noch verschiedene Arten der Taxberechnung zur Anwendung; entweder wurde nach dem Gewicht oder, bei Wertsendungen, in Prozenten der Wertdeklaration taxiert, wobei noch in Betracht gezogen wurde, ob der Inhalt aus Gold oder Silber bestand.

Die nachfolgenden Taxbeispiele sollen ein kleines Bild der Taxationsverhältnisse geben:

Beim Uebergang des Postwesens an die Kaufmannschaft bestand folgender Tarif für das Ausland: Für Briefe von Wien, Prag, Breslau, Padova, Mantova, Linz, Bozen,

* 1 Livre = Fr. 1. 25.

Salzburg, Rom, Venedig musste bezahlt werden 12 Kreuzer* für den einfachen, 18 Kreuzer für den doppelten und 36 Kreuzer für die Unze; Briefe aus Innsbruck kosteten 12 Kreuzer, aus Schwaben 6 Kreuzer und von Orten diesseits des Bodensee's 4 Kreuzer. Die abgehenden Briefe, welche weiter gingen als Augsburg, Regensburg und Innsbruck mussten zum Voraus mit 8 Kreuzer frankiert werden.

1698 bestanden folgende französische Taxen:

	einfach	Couvert	doppelt	Unze
Von Paris	9 Kr.	10 Kr.	13 Kr.	20 Kr.
„ Lothringen	5 „	6 „	8 „	15 „
„ Franche Comté	4 „	5 „	6 „	12 „
„ Colmar und Umgebung	2 „	3 „	4 „	6 „

Die unter Umschlag gelegten Briefe bezahlten mehr als die andern, da bei der Benützung von Umschlägen die Befürchtung nahe lag, es möchten mehrere Briefe zusammengepackt werden; der betreffende Tarif enthielt denn auch eine einschränkende Bestimmung betr. die Umschlagsendungen (Qu'il ne soit permis aux négotiants de se faire adresser les lettres sous envelloppes contre l'ordre de la poste au désavantage des bureaux de France et de celui de Bâle même. Gegen den Willen der Post solle es den Kaufleuten nicht gestattet sein, sich zum Schaden der fransösischen Bureaux und desjenigen von Basel die Briefe unter Umschlag zusenden zu lassen.) Der neue französische Tarif von 1724 brachte keine Aenderungen und die dort festgesetzten Taxen blieben bis 1798 in Kraft.

Für den Verkehr mit dem deutschen Reiche war vor 1742 der Tarif des Reichspostamtes in Schaffhausen allein massgebend; die Taxen von und nach folgenden Orten betrugen ab Basel gerechnet:

	einfach	doppelt	Unze
Frankfurt a. M.	18 Kr.	22 Kr.	40 Kr.
Holland	26 „	36 „	60 „

* 1 Kreuzer = 0,052 Fr.

	einfach	doppelt	Unze
Innsbruck			
(Mittwoch Abgang halbfranko)	6 Kr.	10 Kr.	20 Kr.
(Was am Sonnabend abgeht)	6 „	10 „	20 „

„Was abgeht nach Durlach, Speyer, Worms, Frankenthal, Heidelberg, Heilbronn, Pfalz, Markgrafenland, muss frankiert werden wie folgt:

einfach	Umschlag	doppelt	Unze
10 Kr.	12 Kr.	16 Kr.	22 Kr.

Oesterreich, Brandenburg, Westfalen und Nürnberg müssen bis an die Grenze frankiert werden. Die schweren Päckli, so halb die Unze und auch mehr wägen, welche anderes als Briefschaften enthalten, sollen am Porto erniedrigt, auch die Copertabriefe (Umschlagbriefe) leydentlich gehalten werden und verstehen sich alle obigen Preise in Reichsvaluta.“

Wie aus Obigem hervorgeht, begegnen wir also schon hier der Tendenz, für Sendungen, die zwar der Vorteile der Briefpost teilhaftig aber nicht eigentliche Briefe waren, zu herabgesetzten Taxen zu befördern, ähnlich wie unsere heutigen Warenmustersendungen.

Für Italien bestand 1710 für die Madernische Post der folgende Tarif:

	einfach	Umschlag	doppelt	Unze
Savoyen	11 Kr.*	12 Kr.	20 Kr.	44 Kr.
Milano / Pavia	13 „	14 „	24 „	52 „
Genua / Pisa	14 „	15 „	26 „	56 „
Roma	16 „	17 „	30 „	64 „

Mit Einführung des Kurses Basel-Frankfurt trat für Deutschland ein anderer, billigerer Tarif in Kraft und Briefe nach Frankfurt a. M. kosteten beispielsweise statt 18, 22 und 40 Kr. blos noch 14,18 und 28 Kreuzer.

* 1 Kreuzer = 0,036 Fr.

1778 wurde auch mit Schaffhausen ein neuer Tarif eingeführt, wonach Innsbruck und Italien bloss noch 10, 18 und 36 Kreuzer kostete.

Beim Uebergange des Basler Postamtes an die helvetische Centralverwaltung war folgender Tarif in Kraft:

	einfach	doppelt	Unze
Bern, Solothurn	4 Kr.*	6 Kr.	12 Kr.
Zürich	3 „	4 „	8 „
Schaffhausen	4 „	6 „	12 „
Waadt, Fribourg, Wallis	4 „	6 „	24 „
Lugano, Como	8 „	14 „	32 „
Milano	10 „	16 „	40 „

Briefe mit Auslagen, die von weiter her über Zürich kamen, erlitten in Basel keinen weitern Aufschlag als die Aufrundung der Taxen. Für die französischen Briefe wurden 2 sols** per livre vergütet; die Abgabe erfolgte ohne weitere Taxe; Frankozwang bestand hingegen nicht.

	einfach	doppelt	Unze
Frankfurt a. M.	4 Kr.	6 Kr.	12 Kr.
Offenburg	2 „	4 „	6 „
Kehl	3 „	5 „	8 „
Waldshut, Schaffhausen	4 „	6 „	12 „
englische Briefe über Deutschland	4 „	6 „	schwerere Briefe nach sehr moderater Berechnung.

Wir begegnen in der Berechnung der Taxen keiner regelmässigen Tendenz für Steigerung oder Herabsetzung der letztern; sie wurden vielmehr oft aus handelspolitischen Gründen verändert. Immerhin kann man im Grossen

* 1 Kreuzer = 0,036 Fr.

** 1 Sol = 5 Cts.

und Ganzen sagen, dass die Brieftaxen im Laufe des 18. Jahrhunderts eine grosse Ermässigung zu Gunsten des Publikums erfahren haben.

Für die Pakete, die erst seit Mitte des 18. Jahrhunderts auch mit der Post allgemein befördert wurden, liegt leider kein Basler Tarif vor. Da sich die Regalrechte der Postverwaltung gemeiniglich auf Briefe und Briefpakete beschränkten, lag jener Zweig des Postdienstes noch sehr im Argen; denn eine Unmenge von Privatunternehmern beteiligte sich ebenfalls daran.

Die Beförderung der Paketpost fand mittelst besonderer Warenwagen und nicht mit den schnelleren Diligences statt; die Taxen waren dem entsprechend auch bedeutend billiger.

1778 wurde die Taxe für die neu eingeführten Postchaisen der Berner Posten mit 8 Batzen* die Stunde berechnet. 1785 erfolgte eine Ermässigung auf 6 Batzen. 1792 kostete die Fahrt von Bern nach Basel 6 livres* und die hardes (Reisegepäck) für je 60 Pfund ebenfalls 6 Livres oder für je 10 Pfund 1 livre.

Es ist erklärlich, dass bei damaligen Verhältnissen und dem hohen Werte des Geldes die Gunst der Beförderung durch die Post nicht Jedermann zuteil ward, sondern sich auf die besser Situierten beschränkte. Die Zahl der mit der Post beförderten Reisenden war denn auch diesem Umstande angemessen. Der Berner Wagen beförderte durchschnittlich 18 Reisende per Tag und in jeder Richtung; in Anbetracht der vielen andern billigern Fahrgelegenheiten und der zahlreichen Fuhrleute war das immerhin eine ganz ordentliche Frequenz.

Zum Kapitel der Taxen gehört auch die *Portofreiheit*. Eine durch Reglemente geregelte Portofreiheit, wie sie heute besteht, hat es unter der kaufmännischen Post nicht

* 1 Batzen = 15 Cts.

** 1 Livre ungefähr Fr. 1. 53.

gegeben. Die Briefe der staatlichen Behörden genossen allerdings das Vorrecht der Taxbefreiung, wenn sich die Postverwaltungen gegenseitig darüber verständigten und die betr. Korrespondenzen direkt unter sich auswechseln konnten. Eine solche Verständigung fand 1746 mit Thurn und Taxis über die Briefe des Markgrafen Karl August von Baden statt. Die Stadt Basel willigte nach langen Verhandlungen ein, die genannten Briefe kostenfrei zu befördern, aber nicht, wie ausdrücklich betont wurde, weil sie musste, sondern aus blosser Gefälligkeit. Eine Taxermässigung genoss auch der französische Gesandte zu Solothurn für sein geschlossenes Pariser Paket, das er mit der Basler Post über Hüningen befördern liess, indem ihm ein sogenanntes Abonnement gewährt wurde. Die beiden Verwaltungen von Bern und Basel waren hiezu umso eher geneigt, als durch die Bewilligung dieser Ermässigung der französische Extracourrier, der dieses Paket befördert hatte, und der nach Annahme der Postämter denselben durch unerlaubte Transporte viel schadete, in Wegfall kam.

Personelles.

Das Personal des Postamtes bestand anfänglich blos aus einem Postverwalter; demselben wurden aber schon 1683 ein Gehilfe und ein Briefträger beigegeben. Die Ernennung der Angestellten geschah bis 1723 durch den Rat und von da an durch das kaufmännische Direktorium. Jeder Gewählte hatte den Amtseid zu leisten und für getreue Amtsführung Bürgen zu stellen; Landbürger wurden als solche gewöhnlich nicht angenommen. Die Ernennung geschah stets für eine bestimmte Zeit, oft auch bloss auf Probe. 1691 wurden zwei neue Angestellte für die Poststube gewählt. 1693 starb der erste Postverwalter Roschet (vor Roschet hatte ein Hoffmann interimistisch die Postgeschäfte besorgt und sie dann dem erstern übergeben); an seine Stelle trat der bereits 1683 als Gehilfe

angestellte Johann Heinrich Schaub, der auch die letzten Jahre das Amt des durch Krankheit verhinderten Roschet versehen hatte. Schaub besorgte sein Amt mit recht viel Geschick bis 1724; dann dankte er zu Gunsten seines Sohnes ab, blieb aber als Stütze des letztern, als Zeitungs-Compositor und Postkursunternehmer bis 1748 im Dienste der Post. Anfangs des 18. Jahrhunderts wurde ein besonderer Postamts-Kassier gewählt, der aber 1729 wieder abgeschafft und durch einen Commis ersetzt wurde. Der jüngere Schaub starb bereits 1742, während sein Vater ihn noch um 6 Jahre überlebte. Die nun wieder erledigte Postverwalterstelle wurde aber nun dem Johann Schorndorff übertragen. 1769 folgte diesem letztern Daniel Passavant, nachdem ein Emanuel Faesch, der vor ihm gewählt worden war, wegen zu grosser Schwierigkeiten sofort wieder abgedankt hatte. Daniel Passavant verzichtete 1795 auf seine Stelle, und ihm folgte Peter Gemuseus als letzter Postverwalter des kaufmännischen Postamtes; er sollte auch der erste Postmeister der kantonalen Verwaltung sein. Das übrige Personal des Postamtes zerfiel in Offizianten, Postknechte und Briefträger; die Offizianten wurden anfänglich „Schreiber der Poststube“, später auch „Commis“ genannt. Seit 1743 waren auf dem Postamte nebst dem Verwalter und dem wiedereingeführten Kassier zwei Commis, ein Briefträger und zwei Postknechte beschäftigt. Beim Uebergang des Postwesens an die Helvetik bestand das Personal des Postamtes aus sechs Beamten, einem Briefträger und mehreren Postknechten.

Die Besoldung der Angestellten wurde jeweilen von der Wahlbehörde je nach Umständen aber ohne feste Grundsätze bestimmt. Von den 1691 gewählten Gehilfen bezog der eine 100, der andere 200 Gulden* Jahresgehalt; 1715 bezog der Commis Gürtler 250 Gulden, dabei wurde ihm freigestellt, seine Kost beim Postverwalter zu nehmen oder nicht; „Seine Kost kann er nehmen wo er will; an

* 1 Gulden = Fr. 3. 17 h. W.

Posttagen muss er sie sich ins Posthaus bringen lassen, sofern er nicht die Kost bei Herrn Schaub nimmt.“ 1792 betrug der Gehalt eines Offizianten bereits 300 Gulden, während noch 1795 ein neuer Angestellter mit 109 Talern* Besoldung ernannt wurde. Auf eine 1794 ausgeschriebene Briefträgerstelle hatten sich 34 Bewerber gemeldet, ein Zeichen, dass die Stelle eines Postangestellten ein ziemlich begehrter Posten war. Neben der fixen Besoldung bestand während der Kaufmännischen Post der auch heute noch bei der Kaufmannschaft vielfach übliche Gebrauch der Neujahrsgratifikationen. In den sogenannten Neujahrssitzungen des kaufmännischen Direktoriums war jeder Angestellte berechtigt, seine besondern Wünsche vorzubringen; zugleich wurde ihm getreue Amtsverrichtung aufs neue an's Herz gelegt und je nach seinem Grad und seinen Dienstleistungen die Gratifikation festgesetzt. 1758 betrug diese Gratifikation für den Verwalter 12 Duplonen**, für den Kassier 12 Dupl., für die Offizianten 8 Dupl., für die Briefträger 4 Dupl.

Neben den Verrichtungen auf dem Posthause betrieben namentlich die untern Angestellten noch kleinere Privatgewerbe, mit denen sie ihr Einkommen erhöhten. Für invalid gewordene sorgte die Kaufmannschaft in ähnlicher Weise wie dies heute noch von unserer Postverwaltung geschieht; entweder wurden dem Betreffenden leichtere Dienstverrichtungen zugewiesen, oder er bekam einen Ruhegehalt; bei Todesfällen erhielten die Hinterlassenen gewöhnlich eine „Tröstung“ in Form einer Geldsumme.

Ueber Abgabe von Dienstkleidern an die untern Angestellten vernehmen wir 1752 zum ersten Mal etwas. Bei Anlass der Jahresrechnung baten die beiden Postknechte Jakob Schaffner und Joh. Erny jeder um ein Kleid. Es wurde beschlossen: „Ist Ihnen gütigst zugestanden; anbei dem Postknecht Jakob sein wöchentlich Gehalt von

* 1 Taler = Fr. 4. 59 h. W.

** 1 Duplone ungefähr Fr. 20. — h. W.

$2^1/_2$ Gulden auf 3 Gulden gesetzt, hat aber am St. Johannthor auf den Briefsack von Hüningen zu warten." Den 31. Dezember 1754 brachte der Präsident der Kaufmannschaft vor, dass Niklaus Gürtler um ein neues „Liberey" bitte. „Man willfahre, und solle auch dem Jakob Schaffner ein Kleid angeschafft werden, solle sich aber beim M. H. G. Herrn Präsidenten, als dem es überlassen, geziemend anmelden." 1758 wurde den beiden „Postreutern" nach Laufenburg und Waldenburg je ein blauer Rock mit gelben Knöpfen geschenkt. Die Postillone hatten Uniformen in den Landesfarben zu tragen und erhielten alle drei Jahre einen Kaput. Die Abgabe von Uniformen an die Bediensteten erfolgte nun regelmässig alle 2—3 Jahre.

Vergehen und Nachlässigkeiten der Postangestellten wurden durch „Constituirung" (Ermahnung) oder auch Entlassung geahndet.

Das Kurswesen.

Die Hauptaufgabe einer zuverlässigen Postverwaltung, die Instandhaltung schneller und sicherer Kurse zur Verbindung der zu bedienenden Ortschaften, war auch immer eine der grössten Sorgen der kaufmännischen Basler Post. Bei der Unsicherheit der damaligen Zeiten und der schlechten Beschaffenheit der Strassen erforderte es denn auch stetsfort die grösste Wachsamkeit und Vorsicht der Postbehörden, um die Verbindung mit der Aussenwelt aufrecht zu erhalten. Selbstverständlich bestand damals noch lange nicht diejenige Sicherheit und Genauigkeit in der Kursierung der Boten, Reiter und Kutschen, wie wir sie heutzutage gewohnt sind, von der Schnelligkeit gar nicht zu reden. Während wir heute in einem Tage mit der Eisenbahn die grössten Strecken zurücklegen, brauchte man Tage und Wochen, um per Achse die gleiche Reise zu machen. Und wenn wir uns manchmal die gelben Wagen und das Posthornblasen der Postillone zurückwünschen, würden wir einen schlechten Tausch machen,

wenn wir für unsere bequemen Eisenbahnen die holperigen, engen Postchaisen des 18. Jahrhunderts erhalten sollten. Mit der Sicherheit vollends war es schlecht bestellt. Bald lauerten den Fussboten in einem entlegenen Walde Wegelagerer auf, um ihn seiner Wertsachen zu berauben, wobei es nicht selten auch das Leben des Boten kostete, oder die Courriere hatten unter der Feindseligkeit der Bewohner fremder Gebiete, die sie durcheilen mussten, zu leiden und wurden sogar angehalten und ihre Felleisen durchsucht; bei Reibereien unter benachbarten Behörden und Ortschaften litt zuerst auch der Postdienst. In ganz unsichern Zeiten wurden den Postcourrieren Bewaffnete mitgegeben. Von Vergütung für Postgegenstände, die auf solche Art abhanden kamen, war gewöhnlich keine Rede und die Sicherheit des Briefgeheimnisses überhaupt nicht garantiert. Daneben hatten die Postämter noch stetsfort mit Privaten zu kämpfen, die auf Postrouten verbotenerweise Briefe, Waren und Reisende transportierten und ihnen Konkurrenz machten. Viele Gegenden hatten überhaupt keine Posten, da diese nur auf den Hauptrouten verkehrten, und waren gänzlich auf private Unternehmungen und Warenboten angewiesen.

a) *Transportmittel und Fuhrwesen.*

Der erste Träger der Postsendungen im heutigen Sinne, die zwischen verschiedenen Städten ausgewechselt wurden, war naturgemäss der Fussbote und bei grössern Entfernungen auch ein Berittener. Mit der Passagierbeförderung befasste sich die Post anfänglich nicht, sondern die hiezu bestimmten „Landgutschen“ wurden von Privaten geführt. In Basel waren es die sogenannten „Postillone“, die sich unter der Aufsicht der Zunft zu Gartneren und des Postamts mit dem Reisendentransporte befassten. 1714 wurden die zunftmässigen 12 Postillone auf 8 reduziert und zugleich ein neues Reglement erlassen. Per Pferd und Tag (im Winter 8, im Sommer

10 Stunden) waren zu bezahlen 9 Batzen,* ebensoviel für den Postillon. „In der Hinrayse soll überdies der Raysende sowohl den Postillon als die Pferde mit Speise und Trank versehen und die Zölle bezahlen; für die Rückreise zahlt jeder für den Postillon 1 halben Reichstaler.** Die Postkurse zum Behuf der Courriere sind folgendermassen eingerichtet und taxiert:

Basel-Müllheim 5 Ortsgulden*** per Pferd, Trinkgeld 1 Ortsgulden; französische Posten bis zum Roten Haus und Grossen Kembs anderthalb Gulden. Die Postillone sollen schuldig und gehalten sein, die Postwagen einer um den andern ohnweigerlich zu versehen und in allhiesigem Posthause sollen die Namen aller Postillone auf ein Täfelchen gesetzt und diejenigen, an welchen die Ordnung zum Reuten ist, mit einem Zöpflein bezeichnet und der Raysende oder Courrier ohne Not noch über Gebühr nicht aufgehalten werden.“

Die Wirte zum Storchen und zu den Drei Königen machten für das Logieren Einheitspreise und verlangten für Wein und Geflügel nicht mehr als 1 Gulden.****

Postverwalter Schaub besorgte den Laufenburger Postritt für 17 Gulden und den Waldenburger Ritt für 9 Gulden Courrentgeld.

Die Berner Postbesteher Fischer hatten schon 1711 eine Landgutsche nach Basel geführt, aber wieder aufgehoben, da sie nicht rentierte; der gleiche Fall wiederholte sich 1734—1736; 1738 wurde dieselbe aber neuerdings eingeführt und blieb nun bestehen. Seit dem 3. März 1766 führten die Postmeister auf eigene Rechnung und gegen Ueberlassung der Passagiertaxen eine Kutsche nach Zürich. Die Einrichtung der Postillone war seither infolge der vielen Anstände mit denselben 1753 gänzlich

* 1 Batzen = 20,1 Cts. h. W.

** 1 damal. Reichstaler ungefähr Fr. 5. 40 h. W.

*** 1 Ortsgulden = 60 Cts. h. W.

**** 1 Gulden = Fr. 3. 17.

aufgehoben worden. Die Besorgung der Postkurse wurde nun mehr als bisher gegen bestimmte Zahlungen an Unternehmer vergeben. 1769 übernahm der Kassier Burckhardt sämtliche Kurse und hatte dann am Ende des Jahres eine eingehende Berechnung aufzustellen. 1778 schlug die Fischersche Verwaltung vor, die Landkutschen durch die neuern Chaisen zu ersetzen. Dieselben (auch Diligences genannt) dienten bereits auf den Routen Basel-Paris, Genf-Lyon und Lyon-Marseille. Die viel geschwindere Chaise sollte auch an Stelle der Botenritte treten und die Briefsäcke befördern. Für den Warentransport wurden besondere Fourgons oder Warenwagen eingeführt. Mit der Chaise, wurde gesagt, könne man dann die Herren und mit dem Fourgon die Diener befördern. Nach halbjähriger Probezeit, 1780, wurde die neue Einrichtung eingeführt.

1753 hatte Basel den Bernern die Errichtung einer Extrapost vorgeschlagen, aber kein Gehör gefunden. Nichtsdestoweniger installierte 1786 die bernische Verwaltung heimlich und mit blossem Vorwissen des Basler Wildenmannwirtes eine Extrapost zwischen Aarburg und Basel mit Pferdeunterlegstationen zu Buckten und Lausen. Auf eingereichte Klagen hin wurde diese Einrichtung von Basel dann sofort unterdrückt.

b) *Inländische Postkurse.*

Unter den schweizerischen Postkursen nimmt der *Berner* Kurs über *Balsthal* die erste Stelle ein. Wie wir schon früher gesehen haben, liegt die Zeit seiner Entstehung weit zurück (1583). Derselbe ist auch in der Folge der wichtigste inländische Kurs Basels geblieben, bis er durch die Eröffnung der neuen Strasse über den untern Hauenstein seine Bedeutung ein wenig einbüsste. Anfänglich wurde er blos durch einen Fussboten ausgeführt; hiebei hatte Basel die Strecke bis Balsthal zu übernehmen; eine Verfügung des kaufmännischen Direktoriums

aus dem Jahre 1682 gibt uns hierüber folgenden Aufschluss: „Dem Johann Degen von Muttenz, der die Briefe nach Waldenburg trägt, ist zu geben für jede Reise 18 Batzen.* M. Schäublin von Waldenburg für das Tragen der Pakete nach Balsthal für jede Reise 9 Batzen*“ (gemeint waren damit die Briefpakete). Die wöchentlich einmalige Fussbotenverbindung wurde später in einen Botenritt umgewandelt; bereits 1691 bestand eine dreimalige Verbindung mittelst dieses Rittes. Nachdem bereits früher, 1711, 1736, vorübergehend die Landkutschen eingeführt worden waren, kursierten dieselben seit 1742 in Verbindung mit dem Frankfurter Kurs regelmässig zum Transporte der Reisenden und „Hardes“ (Gepäck). Daneben bestand zur Beförderung der Brieffelleisen immer noch der Botenritt, der zweimal die Woche verkehrte. 1780 wurden Ritt und Landkutsche durch die bequemere, neuere und viel raschere Chaise oder Diligence ersetzt und zur Beförderung der Waren sogenannte Fourgons eingeführt. Um 1790 herum errichteten die Fischer zu Balsthal ein eigenes Bureau, nachdem der Vorschlag, den Knotenpunkt nach Oensingen zu verlegen, nicht durchgedrungen war. 1786 hatte die Fischer'sche Verwaltung die Anregung gemacht, Solothurn mit dem direkten Kurse nicht mehr zu berühren, sondern die Verbindung mit dieser Stadt durch Botenritte zwischen Balsthal einerseits und Dürrmühle anderseits zu bewerkstelligen, allein Basel ging nicht darauf ein. Um die gleiche Zeit und mit gleichem Misserfolge schlugen die Gebrüder Fischer die Errichtung eines Kurses nach Aarau vor, um den Privatboten Hunziker zu verdrängen. Die weitblickenden Berner Postpächter wollten das Postregal so ausgedehnt als möglich in ihre Macht bringen, während Basel seine Postverbindungen nur zur Aufrechterhaltung seiner Handelsbeziehungen unterhielt.

Der Balsthaler Kurs, später auch Neuenburger Kurs genannt, hatte in Bern Anschlüsse nach Neuenburg und

---

* 1 Batzen = 20,1 Cts.

Pontarlier einerseits, Payerne, Lausanne und Genf anderseits; beide Verbindungen gehörten der Fischer'schen Post.

Mit der *Ostschweiz* bestanden postalische Verbindungen schon frühe, namentlich über Schaffhausen; der lothringische Agent und Reichspostmeister Raillard hatte eine wöchentliche Verbindung mit Innsbruck; nach Zürich ging ein Bote durch das Fricktal. In Konferenzen zu Laufenburg, 1699, und zu Hornussen, 1713, wurden die Verhältnisse neu geregelt. Das Protokoll der letztern Konferenz besagt darüber: „Auf nächstkünftigen 1. Martio soll zwischen Zürich und Basel zu einem Anfang ein zweyfach wöchentlicher Postlauf dergestalt durch Fussgänger unterfangen und etabliert werden, dass das Postamt Zürich über sich nehmen soll, zu bestellen, einzurichten und zu versehen die Route von da bis nach Leuggern in der Grafschaft Baden und vice-versa; dann das Postamt Basel die Route von da durch das Fricktal bis zu gedachtem Leuggern und vice-versa, an welchem Ort beiderseitige Postenläufte die reciprozierlichen Briefpaquet einander übergeben sollen in der abgeredten Meinung, dass gleichwohl jedes Teil über die sothanen Fussbotenläufer folglich demnachen entstandenen Nutzen und Schaden in Conto untergehen auch quartaliter darüber mit einander abgerechnet und saldiert werden solle".

Die Boten kursierten folgendermassen:

Ab Basel: Donnerstag Abend und Dienstag Morgen,
an Zürich: Freitag Mittag und Mittwoch Morgen.
Ab Zürich: Freitag und Mittwoch Abend,
an Basel: Sonntag Abend und Donnerstag Mittag.

In der genannten Hornusser Konferenz wurde auch die Angelegenheit des Honegger'schen Fuhrwerkes erledigt. Dieses den Namen seines Inhabers tragende Gefährt war zum Transporte der Waren zwischen beiden Städten bestimmt und ging über Frick-Aarau; da Missbräuche entstanden waren, wurde ein Tarif aufgestellt, nach dem

sich Honegger zu richten hatte. 1722 wurde die Einrichtung des Zürcher Boten durch den sogenannten Alternativboten ersetzt, der abwechslungsweise sechs Jahre durch Basel und sechs Jahre durch Zürich besorgt wurde. Derselbe musste anfänglich die Italienerpost gratis befördern; später wurde ihm überhaupt nur die letztere und Briefe nach Graubünden mitgegeben und für die ordinäre Korrespondenz ein Reiter eingeführt. Mit den Intriguen und der oft unnachbarlichen Gesinnung der österreichischen Behörden im Aargau, durch dessen Gebiet die genannten Boten passieren mussten, hatten Basel und Zürich viel zu kämpfen. Nachdem 1726 dem Boten durch ein Patent der freie Durchpass zugesichert worden war, musste 1748 vorübergehend zur Vermeidung österreichischen Gebietes ein Aarburger Ritt durch die Landschaft eingeführt werden. Zur Verkürzung der Route wichen die Boten auch oft von der vorgeschriebenen Strasse über Leuggern ab und gingen über den Bötzberg, wodurch ebenfalls öfters Auseinandersetzungen mit den österreichischen Behörden entstanden. Mit dem 3. März 1766 entstand eine Reisegelegenheit für Passagiere mit einer Landkutsche, die vom Basler Postmeister unterhalten wurde. Seit dem 7. April 1778 ging an Stelle der letztern „eine Chaise à 2 Pferden“ über Lenzburg und nahm auch die Briefsäcke mit. Der dadurch entbehrlich gewordene Fussbote ging nur noch ins Fricktal. 1781 wurde derselbe aber wieder durchgehend und zwar anfänglich über Lenzburg eingeführt. 1790 gestatteten Thurn und Taxis dessen Durchpass durch das Frickthal aufs neue; dagegen wurde die Kutsche, die seit einiger Zeit über den Bötzberg und Brugg gefahren war, der drohenden Zeitumstände halber über Aarau geführt. Schon seit 1720 hatte zwischen Basel und Zürich eine fernere Verbindung durch die Fischer'sche Post über Balsthal bestanden; die Beförderungsdauer betrug anfänglich drei Tage.

Der Kurs nach *Schaffhausen* folgte der bequemsten und natürlichsten Route, der Rheinlinie, und zwar wurden

sowohl die Strassen auf dem linken als auch dem rechten Rheinufer benutzt, je nach den Zeitläuften und dem Zustande der erstern (schon der alte Zurzacher Messbote ging bis Rheinfelden auf der Schweizerseite, setzte hier über den Rhein und betrat erst bei Klingnau wieder die Strasse des linken Ufers). Noch 1769 leistete Basel einen angemessenen Beitrag an eine Brücke zu Oberlauchringen, das an der Postroute lag. Der durch das 1742 errichtete Frankfurter Ordinari bedeutungslos gewordene Kurs hörte mit 1778 auf und die Schaffhauser Korrespondenz wurde von nun an über Balsthal und Aarburg spediert.

Am mangelhaftesten war die Verbindung Basels mit der *Zentralschweiz* und den Urkantonen. Beim damaligen Verkehrsleben und dem Fehlen jeder Industrie in den Innerkantonen ist dies auch begreiflich. Die grösste Ortschaft Luzern hatte denn auch kein Postwesen nach Art ihrer Schwesterstädte Bern, Zürich und Basel, weil eben die Hauptbedingung, der Verkehr, mangelte. Der Güterverkehr lag Privatboten ob, und die Briefschaften beider Städte wurden durch einen Luzerner reitenden Boten vermittelt. 1709 wurde demselben der Durchpass durch bernisches Gebiet bei Aarburg verweigert, und ihm alle Briefe durch die Fischer'sche Post abgenommen, worauf sowohl Basel als auch Luzern Vorstellungen erhoben. 1713 wurde hingegen eine förmliche Bewilligung für einen Luzerner Boten seitens Berns erteilt; doch durfte derselbe nur die Luzerner Briefe mitnehmen, während er bis anhin auch die italienische Post befördert hatte. Das kaufmännische Protokoll enthält beim bezüglichen Eintrag folgenden Passus: „Dass erstlichen der Stand Bern in denem solothurnischen Gebiet und Land nicht nur einem simpeln und einfachen Transit, sondern auch noch eines merklichen Vorschubs und Profits und Vorteils geniessen thut. Denn erstlichen werden denen Berner Posten, Messagerien und Botten an allen Orten und zu allen Zeiten, es sei Frieden oder Kriegsgefahr obhanden, nicht

nur bei Tag, sondern auch bei der Nacht zu dero freyer Pass- und Repassierung alle Thor und Brücken, ja die wichtigsten Pässe geöffnet. Ja es samblet und distribuieret das Postamt Bern im ganzen solothurnischen Kanton die Briefe dergestalten, als ob demselben das hohe Postregal eigentümlich zustehen thäte, wodurch es zugleich einen grossen Nutzen zieht.“ Die Briefe für die Urkantone mussten trotz der häufigen Vorstellungen dieser letztern von nun an den Umweg über Zürich machen. Eine Verspätung entstand allerdings nicht, da Zürich mit der Innerschweiz eine viermalige wöchentliche Verbindung unterhielt.

Nach dem ehemaligen *Bistum* Basel, nach Delsberg und Pruntrut, bestanden bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts keine geregelten Verbindungen, und die Briefe wurden von Privatboten auf dem Postamte abgeholt und dahin verbracht, wenn sie dieselben nicht selbst an ihre Bestimmung bringen konnten. 1740 existierten in Arlesheim ein Delsberger und ein Pruntruter Bote; der Landvogt Blarer zu Aesch führte Klage, dass ihm die Post nicht richtig abgegeben werde. 1789 wurde verfügt, dass die Pruntruter Diligence alle Briefe auf dem Postamte abzugeben habe. Diese Diligence war 1781 an Stelle eines unter dem Pruntruter Postmeister stehenden Boten getreten. Im gleichen Jahre war auch ein Vertrag zwischen Basel und dem Pruntruter Postmeister Brodhag entworfen aber nicht ratifiziert worden. Da die Diligence aber stets zu Klagen Anlass gab, wurde 1789 die obgenannte Verfügung erlassen und 1792 endlich auch ein Vertrag abgeschlossen. Derselbe enthielt 32 Artikel und war von genauen Ortsangaben der Gegenden begleitet, welche zum Postgebiet des Bistums gehörten, darunter z. B. auch Reinach. Es war ein zweimaliges Ordinari vorgesehen, das vollständig auf Kosten des Bistums ging, von dessen Ertrag Basel während 6 Jahren $^1/_6$ und nachher $^1/_5$ erhalten sollte. Der Vertrag dauerte aber nur kurze

Zeit, da das Postwesen des Bistums bei der Annexion durch Frankreich an letzteres überging.

c) *Ausländische Postkurse.*

Die beim Antritt des kaufmännischen Postwesens mit *Frankreich* und dem *Elsass* vorhandenen guten Verbindungen wurden auch unter dem neuen Régime weiter ausgebaut. Mit den elsässischen Städten Strassburg und Mülhausen besonders bestanden stets ausgezeichnete postalische Beziehungen. Auf beiden Seiten suchte man zur Aufrechterhaltung schneller Communicationen besondere Boten zu verwenden; diesen letztern allerdings wurden von Seite der französischen Verwaltung, die über ihr Regal eifersüchtig wachte, alle möglichen Schwierigkeiten gemacht und zeitweise wurden sie sogar aufgehoben, so dass dann alle Korrespondenzen der französischen Post übergeben werden mussten. Die französischen Aemter in Hüningen und Strassburg dienten als Vermittlung für die Verbindung mit Frankreich. 1698 machte die französische Verwaltung den Versuch sogar Basels deutsche Korrespondenz über Strassburg zu leiten, was aber Basel auf die Dauer nicht gefiel. 1709 hatte Basel mit Erlaubnis des französischen Postpächters einen Kurs nach Genf über Pruntrut, Vaufrey, Courtefontaine, les Corbeau, Morteau, Pontarlier, St. Claude und Gex eingerichtet; die Erlaubnis war auf sechs Jahre erteilt, wurde aber nicht lange benützt, da die Streitigkeiten mit Fischer zu Bern, die den Anlass dazu gegeben hatten, bald beigelegt waren.

1723, vor Erneuerung des Vertrages, bestand mit Frankreich folgende Verbindung. Die Posten aus Frankreich über Hüningen kamen an: Sonntag, Dienstag und Freitag um 10 Uhr, die aus dem Elsass: Sonntag, Dienstag und Donnerstag; am Sonntag, Dienstag und Freitag gingen sie nach Frankreich und Sonntag, Dienstag und Freitag nach dem Elsass ab. Basel diente für den grössern Teil

der Schweiz und namentlich auch für Zürich als Transitstelle für die wichtige französiche Korrespondenz, und mancherlei Abkommen behufs Beschleunigung der französischen Courriere wurden zwischen den beteiligten Kantonen abgeschlossen; hiebei war Frankreich selten entgegenkommend, sondern veränderte Ankünfte und Abgänge seiner Boten ohne Rücksicht auf seine Nachbarn und wie es ihm passte. Die Beförderung von Reisenden war auf dieser Route ganz der Privatinitiative anheimgestellt.

Frankreich diente auch als Transitland für die Korrespondenzen nach England, Belgien und Holland, wenn nicht die Reichspost zeitweise bessere Bedingungen stellte.

Ein Schmerzenskind für das Basler Postwesen war stets der Kurs nach *Italien* über den Gotthard, obschon keine Opfer gescheut wurden, um diese wichtige Verbindung zu erhalten und zu verbessern. Die Madernische Post transportierte die Basler Briefe bis 1710; damals bestand ein wöchentlicher Kurs zwischen Basel und Mailand in jeder Richtung: ab Basel Montag 11 Uhr vormittags, an Luzern Mittwoch 6 Uhr vormittags, Lugano an Samstag um 6 Uhr nachmittags und Mailand an Sonntag nachmittags. Den beiden Verwaltungen von Bern und Zürich, welche anfangs des 18. Jahrhunderts die Basler aus ihrem Kurse zu verdrängen suchten, kamen die europäischen politischen Umstände* sehr zu statten, indem sich Mailand für Unterhandlungen den ersten günstiger zeigte. Daneben wurden die Basler Boten überall angehalten und ihnen die Briefe abgenommen. 1709 wurde dem von Luzern kommenden Boten zum ersten Mal der Durchpass durch das bernische Gebiet bei Aarburg untersagt und der Mailänder Bote wurde durch die Fischer hieher Mailand angehalten. Luzern beklagte sich über erstern Umstand bei Bern und Basel bitter, und Basel

* Basel galt im spanischen Erbfolgekriege im Gegensatze zu Zürich damals als Frankreich freundlich gestimmt.

errichtete als Gegenstück den Genfer Kurs über französisches Gebiet, um Fischer zu umgehen. Ein allerdings nicht ausgeführtes Projekt betr. Errichtung eines italienischen Kurses durch das Fricktal, das Freieamt, die Kantone Luzern und Schwyz, um die Gebiete von Bern und Zürich zu vermeiden, war ebenfalls aufgetaucht. 1711 schloss Basel mit einem Amadeo Sarono zu Lugano nochmals einen Vertrag ab, worin zwei wöchentliche Verbindungen vorgesehen waren. Aber alle Bemühungen Basels, seinen alten unabhängigen Kurs wieder zu erhalten, wurden hintertrieben, obschon der Vorsteher des Mailänder Bureaus, der Abbate und spätere Principe Melzi ihm günstig gestimmt war. Nachdem auch die Vermittlung des Prinzen Eugen ohne Erfolg angerufen und der Basler Bote 1712 in Zofingen von Bern neuerdings arretiert worden war, sah sich Basel 1713 endlich genötigt, mit Zürich einen Vertrag über die Umleitung der Basler italienischen Korrespondenz über Zürich und Errichtung eines Kurses auf gemeinsame Kosten abzuschliessen. Dabei waren die Angestellten auf dem Bureau zu Lugano beiden Städten ebenfalls gemeinsam.

Die Mailänder Post wurde auf Basels Verlangen 1722 beschleunigt, was 200 Dukaten* mehr kostete, da je ein Pferd zu Mellingen, eines zwischen Zürich und Zug und eines zu Wassen mehr nötig war; diese Beschleunigung machte mehr als einen Tag aus, indem Briefe, die Basel erst Freitag nachmittags 2 Uhr verliessen, in Mailand bereits Dienstag früh ankamen. 1752 kam ein neuer Kurs mit Bergamo zustande, nachdem schon 1710 der alte Postverwalter Schaub zur Herstellung eines solchen vergeblich nach Bergamo und Venedig gereist war. Unter der kaufmännschen Post traten wesentliche Aenderungen dieses Kurses nun nicht mehr ein.

Die Hauptverbindung mit dem *deutschen Reiche* bestand anfänglich in dem schon genannten Schaffhauser Kurs,

* 1 Dukaten = Fr. 11. 03.

über welchen verschiedene Abkommen existierten; anfangs des 18. Jahrhunderts besorgte der Postverwalter Schaub die Basler Teilstrecke bis Laufenburg. Eine durchgreifende Aenderung brachte die Einführung des dreimaligen wöchentlichen Frankfurter Rittes 1742. Das Basler Postamt bezog für die Ausführung des Rittes bis nach Kaltenherberge 300 Gulden* und für die Besorgung der Geschäfte weitere 100 Gulden. Neben dem Postritte mit der „Ordinari-Post" bestand noch ein „geschwinder Wagen" für Warentransporte und Reisende; derselbe ging zwar langsamer als die Ordinari-Post aber rascher als die Privatfuhrwerke. 1761 übernahm das General-Reichspostamt die Expedition der Postwagen auf eigene Kosten und eigene Rechnung; damit fiel auch die Ausführung der Kurs-Strecke Basel-Kaltenherberge durch Basel dahin.

Der seit 1778 aufgehobene Schaffhauser Kurs wurde 1782 von einem Privatunternehmen durch eine Konstanzer Kutsche ersetzt, welch ersteres mit dem Postamte Beziehungen hatte. Die in drei Stationen eingeteilte Strecke kostete für einen Reisenden 6 Gulden.

Die beigefügten Uebersichten sollen die Postverbindungen Basels im 18. Jahrhundert besser veranschaulichen.

Das Botenwesen der Landschaft.

Wenn auch für den Verkehr der Städte unter sich genügend gesorgt war, und auch noch die an den Postrouten liegenden grössern Ortschaften von den Verbindungen der erstern einigen Vorteil hatten, so bestand doch für die abseits liegenden Landesteile keine Post und die Obrigkeit kümmerte sich gar nicht darum, ob der Landbewohner auch Briefe schrieb und wie er sie gegebenenfalls an seine Bestimmung beförderte. Der Hauptverkehr der Landschaft Basel wickelte sich natürlich mit der Stadt ab; erstens weil sich die Behörden in letzterer befanden

* 1 Gulden = Fr. 3. 34.

Weilen seit letztern Primo Januarij 1719. gedruckter Post-Ordnung ein und andere Abänderung beschehen, Folget jetzo eine

Neue Verzeichnuß wie und wann die Posten und Botten zu Basel ordinari ankommen und ablauffen / adi Primo Maij. 1724.

Ankunfft.

Sontags:

MOrgens umb 8. Uhr kombt an die Post von Bern mit Brieffen von Lyon/ Dauphiné, Provence, Genff/ auß Morges, Yverdun, Neufchâtel, Freyburg aus der Schweitz/Sollothurn/Lausanne und andern Schweitzerischen Orten.

Auch von Zürich/Genua/Mayland/Bergamo/Rom/Venedig/Lugano/Locarno/Bellinzona gantz Italien und Piemont.

Item umb 10. Uhr die Post von Mömpelgard mit Brieffen von Bysantz/Lyon/Dauphiné und Provence, auch auß / Burgund/ Paris / Franckreich / Flandern und von Altkirch.

So dann Mittags die Post von Straßburg mit den Brieffen auß dem Elsaß/ Metz und Lothringen.

Diese Brieff gehen von Mayland ab Dienstag Nachts umb 1. Uhr / kommen in Lugano an Mittwochs morgens früh.

Montags:

ABends um 4. Uhr die Brieff von Zürich.

Dienstags:

MOrgens umb 10. Uhr kombt an die Post von Mömpelgard mit Brieffen auß Bisantz/Lyon/Dauphiné und Provence, auch auß Paris / Burgund/ Franckreich und Flandern.

Item die Brieff von Altkirch.

Item die Post von Freyburg auß dem Breißgau.

Item Mittags die Post von Straßburg mit Brieffen auß dem Elsaß und Lothringen.

Item umb 8. Uhr Abends die Post von Schaffhausen mit Brieffen von Wien/Nürnberg/Augspurg/ Leipzig/Lindau/Ulm/St. Gallen und andern Reichs-Brieffen/auch die Brieff von Franckfort/auß Niederland/Holl- und Engelland.

Item die Brieff von Mülhausen.

Diese Brieff seynd von Franckfort abgangen Sambstags vorhero umb 8. Uhr Nachmittag.

Mittwochs:

MOrgens nichts.

Donnerstags:

MOrgens umb 8. kombt an die Post von Bern mit Brieffen von Genff/Lyon/ auß Dauphiné, Provence, Yverdun, Morges, Neufchâtel, Freyburg in der Schweitz/Lausanne/Solothurn und anderen Schweitzerischen Orthen/wie auch Piemont.

Auch von Zürich/Genua/Mayland/Bergamo/Rom/Venedig/Lugano, Locarno, Bellinzona und gantz Italien.

Item Mittags die Post von Straßburg mit Brieffen auß dem Elsaß/Metz und Lothringen.

Item Abends die Brieff von Mülhausen.

Diese Brieff gehen ab von Mayland Sambstags umb Mitternacht/kommen in Lugano an Sontag morgens früh.

Freytags:

MOrgens umb 10. Uhr die Frantzösische Post mit Brieffen aus Bisantz/Lyon/ Dauphiné und Provence, auch auß Paris/Burgund/Franckreich und Flandern.

Item die Brieff von Altkirch und Mömpelgard.

Item die Brieff von Lucern/sodann umb 6. Uhr Abends die Brieff von Bruntrut.

Item umb 8. Uhr die Post von Schaffhausen mit Brieffen von Franckfurt/ Niederland/Holl- und Engelland/auch von Wien/Nürnberg/Augspurg/Leipzig/Ulm/ Lindau/St. Gallen und andern Reichs-Brieffen.

Diese Brieff seynd von Franckfort am Dienstag umb 2. Uhr Nachmittag abgangen.

Sambstags:

MOrgens kommen an die Brieff von Delsperg.

Item Mittags die Messagerie von Bern.

Sodann Abends die Brieff von Mülhausen.

Abgang.

Sontags:

MOrgens umb 7. Uhr gehen ab die Brieff nacher Lucern.

Item umb 12. Uhr die Brieff nacher Mülhausen.

Item umb 1. und ein halb Uhr Nachmittag die Post nach Straßburg/ Elsaß/ Metz/ und Lothringen.

Item die Brieff nacher Mömpelgard/Bisantz/Lyon/Dauphiné und Provence, auch in das Burgund/Paris/Franckreich/Flandern und nacher Altkirch.

Montags:

MOrgens umb 10. Uhr die Post nach Alt-Breysach und Freyburg im Breißgau.

Dienstags:

NAchmittag umb 1. und ein halb Uhr die Post nacher Mömpelgard/Bisantz und übrige Oerther des Burgunds/wie auch pr. Lyon/ Dauphiné und Provence,

Item die Brieff nacher Altkirch/ ferners nacher Straßburg/Elsaß/Lothringen/ Metz/Paris/gantz Franckreich und Flandern.

Item umb 2. Uhr die Brieffe und Paquet nacher Zürich/Genua/Mayland/ Bergamo, Rom/Venedig/Lugano, Locarno, Bellinzona und gantz Italien.

Diese Brieff kommen an in Lugano Freytag nach Mitternacht / und in Mayland Sontag Morgens früh.

Diese Brieff kommen in Franckfort an Sontags umb 2. Uhr Nachmittag.

Mittwochs:

MOrgens frühe die Brieff nacher Bruntrut und Delsperg.

Item umb 10. Uhr die Post nacher Schaffhausen mit Brieffen nacher Franckfurt/Niederland/Holl- und Engelland/ Nürnberg/ Augspurg/ Ulm/ Lindau/ Wien/ Leipzig/Inspruck und andern Reichs-Brieffen.

Item umb 12. Uhr die Post nach Bern/Sollothurn/Yverdun, Lausanne/Freyburg in der Schweitz/Genff/gantz Piemont/Lyon/Dauphiné und Provence.

Item die Brieff nacher Zürich und St. Gallen.

Item die Mülhauser Brieff.

Donnerstags:

NAchmittags umb 1. und ein halb Uhr die Post nacher Mömpelgard/ Bisantz und übrige Orth des Burgunds/ wie auch pr. Lyon/ Dauphiné, Provence, Paris und gantz Frankreich.

Item die Brieff nacher Altkirch.

Freytags:

MOrgens umb 10. Uhr die Messagerie nacher Bern/Genff/Lyon etc.

Item umb 12. Uhr die Mülhauser Brieff.

Item umb 1. Uhr die Brieff nacher Zürich/Chur/ Genua/Mayland/Bergamo, Roma, Venedig/Lugano, Locarno, Bellinzona, und gantz Italien.

Item umb 1. und ein halb Uhr die Post nacher Straßburg/Elsaß/Metz und Lothringen.

Diese Brieff kommen an in Lugano Montags nach Mitternacht / und in Mayland Dinstag morgens früh.

Sambstags:

MOrgens umb 8. Uhr gehen ab die Brieff naher Bruntrut und Delsperg.

Item umb 11. und ein halb Uhren die Post nacher Schaffhausen mit Brieffen nacher Franckfurt/Niederland/Holl- und Engelland/wie auch nacher Wien/Augspurg/Nürnberg/Leipzig/Ulm/Lindau/St. Gallen/Inspruck und andern Reichs-Brieffen.

Item umb 3. Uhr die Post nach Bern/Genff/Piemont/Lyon/Dauphiné und Provence, Item nacher Sollothurn/Freyburg in der Schweitz/Yverdun, Lausanne/ auch nacher Zürich und St. Gallen.

Diese Brieff kommen in Franckfort an Mittwochs umb 2. Uhr Nachmittag.

Zu Seite 48.



Weilen

Neue Ve

Diese Brieff gehen von Mayland ab Dinstag Nachts um 1. Uhr, kommen in Lugano an Mittwochs Morgens früh.

Diese Brieff gehen von Straßburg ab, Samstag Abends um 4. Uhren.

Diese Messagerie verreiset Samstag Morgens bey Eröffnung der Stadt-Porten von Bern.

Dieser Bott gehet von Zürich ab Sontags Nachmittag um 12. und ein halb Uhren.

Diese Brieff gehen von Straßburg ab Montags Nachmittag um 4 Uhre.

Die Niederländisch- und Frankforter Brieff seynd von diesem letsteren Ort abgangen Samstags vorhero um 8. Uhr Abends.

Diese Brieff gehen ab von Milano Samstags um Mitternacht, kommen in Lugano an Sontag Morgens früh.

Diese Brieff gehen ab von Straßburg Mittwoch Abends um 4. Uhr.

Nebenstehende Franckforter Brieff seynd von dar abgegangen Dinstags um 2. Uhr Nachmittag.



Zu Seite 48.

und dann, weil die um das Jahr 1600 entstandene Hausindustrie der Posamenterei einen Austausch von unverarbeiteter und verarbeiteter Ware bedingte.

Für den Verkehr der Gemeinden mit den Landvögten und letzterer mit der Stadt wurden besondere Boten verwendet, die von den Gemeinden zu stellen waren. Die Vermittlung des Privat- und Geschäftsverkehrs übernahmen Privatleute, die sogenannten „Botten“, von denen fast in jedem Dorfe sich einer befand.

1791 wurden viele Klagen über schlechte Besorgung der Botendienste durch die genannten Boten laut. Um dem Uebelstande zu steuern, verlangte die Stadt in erster Linie ein Verzeichnis sämtlicher Boten, das von den Landvögten zu erstellen war. Darnach bestanden dazumal folgende „Botten“:

1 in Liestal,	1 in Lausen,
1 „ Rümlingen,	2 „ Langenbruck,
1 „ Waldenburg,	1 „ Niederdorf,
1 „ Hölstein,	1 „ Bretzwil,
1 „ Lauwil,	2 „ Reigoldswil,
2 „ Ziefen,	1 „ Bubendorf,
1 „ Buus,	1 „ Eptingen,
1 „ Gelterkinden,	2 „ Ormalingen,
1 „ Rünenberg,	2 „ Rothenfluh,
1 „ Sissach,	1 „ Wenslingen,

2 „ Läufelfingen, wovon der eine nach Aarau fuhr; im ganzen also 27 Boten. Unter den gegen diese letztern vorgebrachten Klagen war namentlich hervorgehoben, dass die Boten oder deren Fuhrleute öfters betrunken seien und keine Ordnung hätten, so dass die Seidenpakete oft an die unrichtigen Orte kämen. Am Ende der Verhandlungen beschränkte sich die Stadt aber darauf, jedem Boten die Anbringung eines sichern Behältnisses für Unterbringung der Wertsachen vorzuschreiben, da es Sache der Fabrikanten sei, sich mit den erstern zu verständigen.

So trat denn in dieser Hinsicht noch keine Aenderung ein und die Boten waren nach wie vor die einzige Verbindung des Landes mit der Stadt und besorgten für geringe Entschädigung die verschiedensten Dienste, sowohl den Transport von Lebensmitteln und Kleinvieh als auch die Beförderung von Reiselustigen und die Vermittlung von Briefen an das Postamt und die Einwohner der Stadt. Von den durch die Landschaft fahrenden Berner Postwagen über Liestal und Langenbruck hatten blos diese beiden Ortschaften und Waldenburg einigen Vorteil. Der zeitweilige Fussbote von Liestal über Sissach nach Aarburg, seit Aufhören des direkten Schaffhauser Kurses, diente ebenfalls nur zur Vermittlung direkter Briefsäcke. Für die Beförderung der Briefe nach und von den Postämtern bediente man sich der verschiedensten Gelegenheiten; man gab dieselben Boten, Bekannten oder Hausierern mit; von weiter her angekommene Correspondenzen blieben oft lange auf der Post liegen, bis der Adressat von deren Ankunft Kenntnis erhielt, um sie abzuholen oder abholen zu lassen. So waren die Verhältnisse im 18. Jahrhundert und blieben noch weit ins 19. Jahrhundert hinein unverändert.

Das Zeitungswesen.

Besondere Erwähnung verdient auch das Zeitungswesen, das sich unter der kaufmännischen Post entwickelt hatte. Wie überall so waren auch in Basel die Postmeister vermöge ihrer Verbindungen in der Lage, über alle wichtigen Geschehnisse zuerst und am zuverlässigsten Auskunft zu erhalten; aus dieser Ursache wandte sich das Publikum auch an die Postmeister, um Neuigkeiten zu erfahren, und aus diesem gegenseitigen Verhältnisse, Neuigkeiten mitzuteilen und solche zu erhalten, entwickelte sich der Nachrichtendienst der Postmeister. Die allerersten Zeitungen waren allerdings nur Mess- und Marktberichte, die also nur gelegentlich und nicht regelmässig gedruckt wurden. Nachdem bereits 1500 die Regensburger

Korrespondenz erschienen war, kamen Ende des 16. Jahrhunderts die Postreuterzeitungen allmählich auf.

Der erste Basler Zeitungsdrucker war ein Samuel Apiarius. Die Zeitungen unterlagen einer Censur seitens der Behörden. So bat laut einem Schreiben aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ein Drucker den Rat um fernere Bewilligung zum Druck der Zeitungen, da es ohne seine Schuld geschehen wäre, wenn öfters unrichtige Nachrichten verbreitet worden seien, da er dieselben ja nicht selbst erfunden, sondern aus andern Zeitungen abgeschrieben hätte.

1682 ging der österreichisch-lothringische Agent Schönauer mit dem Direktorium einen Vertrag ein, wonach er die Verpflichtung übernahm, wöchentlich zwei Zeitungen zu drucken, die „Materialien" auf seine Kosten und nach seinem Gutdünken herbeizuschaffen und wöchentlich 400 Exemplare herzustellen.

„Zu wissen sei hiermit, dass unter heutigem Datum die deshalb verordneten Direktoren löblicher Kaufmannschaft in Basel mit Herrn Emanuel Schönauer dahier wegen Componierung der wöchentlichen Zeitungen auf ein Jahr lang als vom 20. February 1683 bis dahin 1684 volgendes wohlbedachtes Accord geschlossen haben:

Nämlich es solle vermeldeter Herr Schönauer obligiert sein, alle Avisen zur Componierung wöchentlich zweier Zeitungen in seinen Spesen herbeischaffen und sowohl als volgender in Componierung derselbigen all sein mögliches, Fleiss, Eifer und Verständnis anwenden und selbige baldigst zum Druck befördern. Für solchsame Anordnungen, Compositionen und Spesen versprechen die Herren Direktoren, Ihm von den wöchentlich zwei Zeitungen 300 Exemplaria und zwar bei jedem Ordinari so viel er dessen bis auf diese Anzahl selbst erwähle und begehrt wird, verabfolgen zu lassen etc."

Von dem eingehenden Gewinne durfte Schönauer die Hälfte behalten, die andere Hälfte fiel in die Postkasse.

1683 betrug der Gesamterlös 701,17 fl.,* 1684 bereits 1076,22 fl. Dem Buchdrucker Wehrenfels musste für den Druck laut Rechnung 160,48 fl. bezahlt werden. Die Art der Teilung des Ertrags muss aber später geändert worden sein, denn 1693 bat das Direktorium den Rat um eine Verfügung, dass Schönauer an ersteres nicht blos einen Drittel, sondern die Hälfte des Ertrages abzugeben habe, da derselbe ja dem öffentlichen Wohle zukommen solle. Seit 1694 wurde das Zeitungswesen überhaupt ganz auf Rechnung des Direktoriums verwaltet. 1721 schlossen der Postverwalter Schaub und der Kassier Thurneysen mit dem Direktorium ein Zeitungsabkommen ab, wonach die „Admodiatores" (Pächter) alle zur Zeitungskomposition erforderlichen italienischen, Wiener, bayrischen, deutschen und holländischen Zeitungen und Manuscripte selbst anschaffen mussten und zwar ohne Schmälerung des bereits stipulierten Admodiationsgeldes; jedoch war ihnen freies Porto zugesichert; „es sollen aber diese sämtlichen Zeitungsmaterien wie bis anhin auch förderhin in der Hand löbl. Direktory bleiben."

„3. Sind in dieser Admodiation auch begriffen die Distribution der Berner Zeitung und der Mercures, so die Admodiatoren in ihren eigenen Kosten anzuschaffen und hingegen den Nutzen sowohl als von den Basler Zeitungen zu geniessen haben.

4. Soll die Distribution aller obigen deutschen und französischen Zeitungen und Mercures wie bis anher also auch förderhin als ein dem Direktorio einverleibtes Regal in dem Postamt ohne des Direktorio weitere Spesen von denen Admodiatoren und andern Postbedienten nebst pflichtmässiger Verrichtung Ihrer übrigen Funktionen bestehen."

In den Rechnungen erscheinen oft Posten für fremde Zeitungskorrespondenten in den grössern Städten z. B. Paris, Wien, Haag; es waren dies aber wohl blos die Vermittler fremder Zeitungen und nicht Korrespondenten im heutigen Sinne.

* 1 fl. = Fr. 3. 17.

1729, nach dem Tode Turneysens, wurde mit Schaub ein neues Abkommen abgeschlossen. 1738 wurde einem Brandmüller verboten, die „Leydener Zeitung“ neben der „Basler Mittwochs- und Samstags-Zeitung“ zu drucken. 1742 verkauften die Basler Zeitungspächter in Basel selbst 250 Exemplare, an fremde Postämter ebenso viele; nach Solothurn wurden 50 und nach Freiburg i. Ue. 80 Stück geliefert; 159 Zeitungen wurden gratis an Behörden etc. distribuiert, wovon 73 Stück Basler Zeitungen waren. Das Zeitungswesen trug der Kaufmannschaft damals eine jährliche von den Admodiatoren zu bezahlende Summe von 1000 Gulden* ein. Zum Zeitungscompositeur wurde 1743 Dr. Iselin, der nachmalige Ratsschreiber und Gründer der „Gesellschaft des Guten und Gemeinnützigen“ ernannt. Ein neues Zeitungsreglement wurde 1758 erlassen und einem Raillard das Drucken eines Blättchens erlaubt; die Aufnahme aller „nützlichen Anzeigen“ war gestattet, sofern sie der Stadt und deren Handel nicht schaden konnten; die Waren fremder Kaufleute z. B. durften nur während der Messe und am Frankfurtermarkt angepriesen werden.

Die von der Kaufmannschaft herausgegebene Zeitung (dieselbe wurde zuletzt im Berichtshaus an der Streitgasse herausgegeben) konnte aber auf die Dauer der Privatkonkurrenz nicht Stand halten und machte immer schlechtere Geschäfte; 1791 wurde beschlossen, der bösen Zeiten halber die Zeitung für einige Zeit einzustellen. Das Aufhören war damit auch definitiv, denn die „Basler Mittwochs- und Samstags-Zeitung“ erblickte das Licht der Welt nicht mehr.

Das gesamte Zeitungswesen trug ein in den Jahren

1788	517	fl.	38
1789	605	„	20
1790	610	„	16
1791	922	„	16
1792	1398	L**	02

* 1 Gulden = Fr. 3. 34. ** 1 Livre = Fr. 1. 25.

Einrichtung und Dienstgang des Postamtes.

Das erste Postamt scheint das sog. „Poststübli" am Marktplatz gewesen zu sein; später befand sich dasselbe im „Hause zur Enten"* am Spalenberg, während das „Poststübli" als An- und Abmeldeort für die ankommenden und abgehenden Postillone benutzt wurde. Bei der Verlegung des Postamtes in das „Haus zum Geist" an der Stadthausgasse, Ecke Totengässlein, wurden überhaupt alle postalischen Verrichtungen auf das Postamt selbst übertragen. Diese Verlegung fand nach dem historischen Grundbuche 1717 statt, indem mit dem Besitzer des Hauses an der Stadthausgasse, Herrn Melckher, ein Tauschvertrag abgeschlossen wurde. Das Postamt blieb nun hier bis 1853, nachdem es 1770—1775 gründlich umgebaut worden war; während der Zeit des Umbaues amtete die Post im Haus zum „Fälklein" am Schlüsselberg. Das „Haus zum Geist" steht noch jetzt; die Bürgerratskanzlei hat gegenwärtig dort ihren Sitz (Stadthausgasse Nr. 13).

Das Lokal des Postamtes bestand zuerst aus einem einzigen Gemache, der Poststube, zu welcher das Publikum keinen Zutritt hatte. Gewöhnlich hatte der Postmeister seine Wohnung im gleichen Hause, namentlich auch der Sicherheit der Postgelder wegen.

Für jeden Verkehr mit dem Postamte musste man sich persönlich auf letzteres begeben; Briefkasten bestanden keine ausser demjenigen beim Postamte; jeder zu frankierende Brief musste überdies mit der Baarfrankatur zur Feststellung der Taxe in die Hände des Postbeamten übergeben werden. Man frankierte die Briefe nur, wenn es durch die Tarife vorgeschrieben war, da ein frankierter Brief vom Empfänger oft als Geringschätzung seitens des Versenders empfunden wurde. Die angekommenen Briefe wurden seit 1683 durch einen besondern Briefträger den Adressaten zugestellt; daneben

* Die Direktoren der Kaufmannschaft werden als Besitzer des Hauses „zur Enten", Spalenberg 2, 1689 zum ersten Male genannt.

bestand für die Handelsleute die Einrichtung der Brieffächer. Nach jedem Posteingange hatten die Kaufleute das Recht, ihre Briefschaften gleich nach beendigter Sortierung abzuholen. Die auf den Briefen haftenden Taxen wurden in besonderer Rechnung, die vierteljährlich zu begleichen war, den Empfängern zu Lasten geschrieben; auch Zeitungsabonnemente wurden auf diese Weise verrechnet; war ein Fachhalter im Bezahlen der Conti saumselig, so wurden ihm nach vorausgegangener mehrmaliger Mahnung die Briefe nur noch gegen sofortige Bezahlung der Porti ausgehändigt. Da sich alle Kaufleute diese Vergünstigung zu Nutze machten und die ankommenden Briefe fast ausschliesslich für sie bestimmt waren, ist es begreiflich, dass für den Briefträger nicht mehr viel zu tun übrig blieb; der Dienst eines solchen wurde anfänglich auch blos durch einen Knaben besorgt.

Mit den fremden Postämtern, die mit Basel in Verbindung standen, wurden die sich ergebenden Briefportirechnungen monatlich verglichen; als Belege dienten die Begleitzettel, welche jeder Sendung mitgegeben wurden und auf denen der Betrag der Brieftaxen einzeln oder summarisch vorgemerkt war. Die sich ergebenden Saldi mussten sofort bereinigt werden, aber oft ergaben sich deswegen Anstände und Streitigkeiten, da manche Postämter im Bezahlen nachlässig waren.

Dem Postverwalter diente das folgende Reglement als Richtschnur für seine Dienstobliegenheiten:

„Erneuerte Ordnung und Eidt des Postverwalters Johann Heinrich Schaub:*

Erstlichen und seine vorigen Bürgen Todtes verblichen, soll er deren zwei andere anständige an ihr Platz dargeben, wie es der Ordnung und dem Herkommen gemäss ist.

2. Dem jeweiligen Präsidenten und den übrigen Direktoren der Kaufmannschaft gehörig und gewärtig sein;

* Die Ordnungen wurden auf den jeweiligen Namen des die Stelle inhabenden Postverwalters erstellt.

dasjenige was ihm jetzt anbefohlen, oder künftig anbefohlen werden möchte, getreu und fleissig ausrichten, dem Postamt und was demselben anhangt zu allen Zeiten und Stunden einzig und allein obligen; die Poststuben nicht ledig lassen, sondern verschaffen, dass jederzeit entweder er selbst oder in dessen Abwesenheit Jemand von den verordneten Bedienten sonst aber niemand von fremden Domestiques oder andere Leute sich darin befinden.

3. Von sich selbst weder mit Zeitungen korrespondieren noch andere Commerzien und Handlung weder direkte noch indirekte mit Niemand führen, sondern lediglich allein seinem Dienst und der Poststube abwarten und anbey seiner stipulierten Besoldung Dreihundert Spetie-Reichsthaler* sich sättige und begnüge.

4. Die Posten auf die geordnete Stunde abfertigen und spedieren und dieselben niemand, wer der auch sein möge, zu Gefallen aufhalten.

5. Denen Kaufleut so es begehren, auch andern denen man die Briefe abzunehmen und auszutauschen hat, pünktlich und ordentlich Rechnung halte und diese aufschlagenden Briefportigelder alle Quartal fleissig einfordere, zu dem und die Conti in denen während jeden Quartals nächst nachfolgenden 14 Tagen versenden, alsdann solche vom Quartal angerechnet ohnbezahlt nicht stehen lassen, sondern da er auf gütliche Sollicitierung diese Zahlung innert sechs Wochen nach überliefertem Conto nicht erhalten kann, gegen einen solchen saumsehligen Zahler das von unsern gnädigen Herren und Obern dem Postamt verliehene Recht mit Zurückhaltung der Briefe gebrauchen, dann, was er über ein halb Jahr die Briefporti verborgen würde, nun solches auf sein eigenes Gefahr gehen und dahero er in seiner Bilanz die Zeit, seit dehro die Briefporti ausstehen, ordentlich spezifiziere; dasjenige frömde aber, deren er wegen der Briefporti auch Rechnung haltet, samt Beyfügung der Zeit in einem Journalposten quartaliter den

* 1 Species-Taler = 5 Fr. 19.

Herren Deputierten vorgewiesen, mithin auch dehro Bezahlung fleissig sollicitieret werden solle. Ihm dem Postverwalter solle auch sonderbar obliegen auf des Direktory ihm anvertrauten Capitalia best fleissig zu vigilieren auch die Aufkündungszeddel fleissig durchsehen, das erforderliche der Gerichtsschreiberei bei rechter Zeit ordentlich eingeben, auch die Debitoren durch sich oder seine Untergebenen also zu sollicitieren, damit der Zins nicht anschwellen möge.

6. Die von Brief, Zeitungen, Messagerie, Kapitalien, Zinsen und andern eingehenden Barschaften bis auf den Heller dem geordneten Kassier getreulich einliefern.

7. Keine Bediente, Jungen* noch Briefträger ohne ausdrücklich Vorwissen und Einwilligung der Herren Direktoren annehmen und über die, so in Dienst stehen, des Getreue aufzusehen habe damit sich ein jeder der ihm vorgeschriebenen Ordnung gemäss verhalte, auch dem jeweiligen Herrn Präsidenten bürge und anzeige, was wider besser Verhalten etwa Widriges in ein andern passieren würde.

8. Die Hauptbücher in schöner Ordnung und ohnverdächtig halten, damit er solche auf jeweiliges Begehren seinen Herrn Patronen vorlegen möge; alljährlich auf ultimo Dezembris eine ordentliche Bilanz ziehen und diese einem löblichen Direktorio längstens auf den darauf folgenden ultimi Januar womöglich einsenden.

9. Die von dem Postwesen abhängende Correspondenz getreulich und zwar unter keinem andern Namen als „Postamt Basel“ führen und copieren, keine wichtige Brief abgehen lassen, ohne solche einem jeweiligen Herrn Präsidenten oder in dessen Ermangelung der zweyen andern ältest Herren Directoren zu communicieren, solche im nahmen des Postamtes führende Correspondenz und andere Verwaltungen in gebührender Verschwiegenheit haben.

* Damit waren Lehrlinge gemeint.

10. Wegen der messagerie eine ganz abgeänderte auch sowohl in Einnahmen als Ausgaben ordentlich spezificiert klare Rechnung halten, damit man alle Quartal klärlich sehen mag, was es für Nutzen oder Schaden dabei befindlich seie.

11. Die Brief nach Bescheidenheit und der Billigkeit auch den vorgeschriebenen Taxen gemäss und nicht anders taxieren. Niemand in Ausstellung der Briefe gefährlich aufhalten; keine Parteilichkeit üben, sondern dem nächste dem beste ohne Ansehung der Person das Seinige auf Begehr zukommen lassen und alsdann die übrigen ungesäumt vertragen lassen.

12. Auf alle verdächtige Correspondenz geflissentlich vigilieren und diejenigen Briefe so er für verdächtig achtet, dem jeweiligen Herrn Präsidenten ohne Ansehung der Person rügen* und insgemein alles er weiss was diesem seinem anvertrauten Postamte zuwider und hingegen auch keine Förderung zu sein vermeint, alsobald und ohnverweilt, gedachtem Herrn Präsidenten in Treuen anbringen. Im Uebrigen des Postwesens Nutz und Frommen nach bestem seinem Vermögen fördern, hingegen desselben Schaden auch also wenden; führnehmlich auch in dieser seiner ganzen Verwaltung — Gott und sein streng Gericht (so die Uebertreter des Eydts zu gewärtigen) und dann auch der hohen Obrigkeit schwere Straf an Leib und Gut, so er im Geringsten ohnrecht erfunden würde, in beständiger Gedächtniss halten.

Alles getreulich und ohne Gefährtte.

Actum, Basel, den 7. Mai 1715."

Ueber die Obliegenheiten der Briefträger gibt Folgendes Aufschluss:

Ordnung eines Briefträgers.

Allerordentlichst soll er Löbl. Directorio seines Wohlverhaltens und Treuehalten für zweihundert Thaler an-

* Dieser Passus weist darauf hin, dass auch in Basel verdächtige Briefe geöffnet wurden, wie es die sogenannten schwarzen Cabinete anderwärts betrieben.

ständige Bürgschaft leisten, sich allen Zeiten, wann Postgeschäfte vorhanden, und er sonst berufen wird, in der Poststube finden lassen, die Brief fleissig und ohne Versäumnis alsbald vertragen, solche ohne Präferenz austeilen und damit keine Gefährde treiben, dass entweder Briefe hinterhalten oder einem andern, dem sie nicht zugehören, zugestellt, gezeigt oder gespiegelt* werden. Kein höher Porto als darauf vom hiesigen Postamte notiert, soll er davon beziehen, das beziehende Briefporto in Natura und in denen Sorten, wie es eingeht, dem Cassierer löbl. Direktorio alle Abend nebst Ablegung ordentlicher Rechnung einliefern und an dem agio des Geldes nicht profitieren; diejenigen Briefe, welche er nicht alsbald austheilen und die Leut dazu antreffen können, solle er alle Abend wieder in die Poststube liefern, also niemals keine Briefe oder Schriften, die dem Postamt gehörig über Nacht bei sich oder in seinem Hause behalten, damit wenn inzwischen jemnand selbsten nach seinen Briefen auf der Post fragen würde, demselben mit gebührendem Bescheid könnte begegnet werden. Keine Zeitungen soll er aus Handen geben, es sei denn das Postamt darum bezahlt. Von offenen oder verschlossenen Manuscripten, Briefen und Schreiben soll er niemand etwas zeigen oder offenbaren, als denen es befohlen wurde, auch sonsten insgemein alles verschwiegen halten, was von seinem Dienst abhanget, mithin sich niemals allein in der Poststube und zu keiner Zeit in dem innern Verschlag derselben finden lassen.

Im übrigen sowohl löbl. Directorio als auch denen Herren, welchen die Poststube anvertraut ist und hiemit gleichfalls über ihm gestellt sind, sich gehörig und gehorsam erzeigen, des löbl. Directorii Nutzen befördern und Schaden wenden, folglich, wenn er etwas so zu einem solchen Schaden gerechnet, wissen oder erfahren thäte,

---

* Hier kommt der Begriff des Postgeheimnisses zum Ausdruck.

es dem Herrn Präsidenten oder einem andern Herrn Directoren rügen und anzeigen, anbei führnemlich seine ganzen Verwaltung Gott und sein streng Gericht, so die Uebertreter des Eydts zu gewärtigen haben und dann auch der hohen Obrigkeit schwere Straf, wenn er im geringsten Unrecht erfunden würde in beständiger Gedächtnis halten.

In seinem Salarium sind ihm für alles und jedes ohne Ausnahme wöchentlich zwei neue Thaler bestimmt nebst deren ein Louis d'or zu dem neuen Jahr. Es behaltet sich auch ein löbl. Direktorium bevor, mit demselben von Jahr zu Jahr eine Aenderung vorzunehmen und dem nach Gestaltsame seines Wohlverhaltens getreuer Bedienung und Beobachtung seiner Ordnung entweder länger in Diensten zu behalten oder abzuschaffen.

Finanzielles.

Die Erträgnisse des Postwesens wurden geäuffnet und standen unter der Verwaltung der Kaufmannschaft; auf Verlangen des Rates und für gemeinnützige Zwecke wurden dem so gesammelten Fonds Beträge entnommen. Ferner wurden diese Gelder auch gegen Zinse und Bürgschaft namentlich an Stadtbürger ausgeliehen; aber auch fremde, schweizerische und ausländische, hohe Persönlichkeiten, die sich in Geldnöten befanden, klopften zuweilen am Basler Postfonds an. Zur Verwaltung der Posteinkünfte bestanden drei Kassen: die Directorialkasse unter Aufsicht des Directoriums, die Postverwalterkasse und die Postkassierskasse. Der Postverwalter war verpflichtet, für gute Anlage des von ihm eingenommenen Geldes sein Möglichstes zu tun; bei den grossen, ihm zu Gebote stehenden Summen war seine Stellung eine verantwortungsvolle und einflussreiche zugleich. 1728 erreichten die im Postfonds angesammelten Gelder die Höhe von 83,436 Gulden*. Der Status Fisci von 1744 erzeigt folgenden Bestand:

* 1 Gulden ung. Fr. 3. 34.

Behausung zum Geist	fl.	8,000. —
Mobilien	„	600. —
Debitoren	„	107,699. 55
In der sonderbahren Cassa (Directorial)	„	5,495. 13
Postverwalter Cassa	„	1,407. 34
Kassier Burckhardt	„	12,663. 07
Briefpost Ausstände	„	10,863. 26
	fl.	146,728. 35
Unsere Schulden	„	5,245. —
Reinvermögen	fl.	141,483. 35
gegen im Vorjahre.	„	133,762. 07

Das Postwesen nebst den Zeitungen hatte eingetragen fl. 5131. 15; die Zinsen dagegen fl. 2726. 51.

1777	betrugen	die Zinsen	fl.	9,518. 58
		die Posteinnahmen	„	3,078. 44
1794	„	die Zinsen	L*.	21,581. —
		die Posteinnahmen	„	17,511. —
1797	„	die Zinsen	„	27,697. —
		die Posteinnahmen	„	16,723. 38

1794 erzeigte die Endrechnung ein Totalvermögen von L. 809,530. 30, hievon mussten in diesem Jahre L. 144,000 an die Stadtverwaltung ausbezahlt werden, da letztere in gedrückter Lage war. Ein Posten von L. 100,000 von fremden Debitoren und schuldnerischen Postämtern wurde, weil bei den damaligen Zeitläuften nicht erhältlich, als verloren in Abzug gebracht.

1798, im letzten Jahre der Kaufmännischen Verwaltung, betrug das Total-Vermögen der Postverwaltung L. 1,046,758. 48.

* 1 Livre = Fr. 1. 25.

III.

Uebergang des Basler Postamtes an die helvetische Centralverwaltung.*

Die in den vorstehenden Blättern geschilderten Zustände im Basler Postwesen dauerten bis zum Sommer 1799. Durch die vorausgegangenen Stürme der französischen Revolution war das Postwesen nur ganz wenig in Mitleidenschaft gezogen worden. Die zu verzeichnenden Nachteile bezogen sich fast ausschliesslich auf einzelne vorübergehend aufgehobene Verbindungen mit französischen Aemtern und auf Störung der Abrechnungen und Zahlungen mit letztern. (Die französischen Assignaten waren auch bei den schweizerischen Aemtern in Kurs gesetzt worden; Zürich beschwerte sich 1793 über Basel, dass es seine französischen Abrechnungen mit Assignaten begleiche, ohne dass ersteres an dem daraus resultierenden Gewinne einen Anteil habe.)

Seitdem jedoch die französischen Heere auch Schweizerboden betreten, die Greuel des Krieges und eine neue Ordnung mitgebracht hatten, fingen auch die mit den alten Zuständen eng verknüpften Posteinrichtungen der verschiedenen Kantone zu wanken an. Nachdem bereits am 22. März 1798 die helvetische Republik proklamiert worden war, bat am 20. Juli 1798 das alte Kaufmännische Direktorium um seine Entlassung, erhielt sie und wurde sofort durch eine neue Kommission ersetzt. Das war das Ende der Kaufmännischen Post. Am 3. September 1798 wurde dann durch die gesetzgebenden Räte folgendes Gesetz erlassen:

1. Das Postwesen soll ein Staatsregal der helvetischen einen und untheilbaren Republik sein.

* Ueber das Postwesen der Helvetik vide Stäger J. A. „Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik“.

2. Das Gesetz soll das Nähere über die Organisation des Postwesens bestimmen.

Die neu eingesetzte Kommission amtete bis am 16. August 1799, wo sie aufgelöst wurde, nachdem sie bereits in letzter Zeit nur noch die Oberaufsicht über den ehemaligen Postfonds geführt hatte; derselbe wurde nun auf Verlangen der Stadtverwaltung an diese letztere überwiesen. Nun begannen die helvetischen Postbehörden ihre Wirksamkeit; am 15. Juli 1799 nämlich war die Centralverwaltung eingerichtet worden, und dieser folgte bald auch der erste helvetische Verwaltungskreis Basel. Von diesem Zeitpunkte an trat das Handelskomitee noch dann und wann als Vertreterin des Handelsstandes bei Reklamationen über Uebelstände im Postwesen auf und übte eine Art Oberaufsicht aus; mit der Erstarkung des helvetischen Einflusses aber fiel auch dieses Vorrecht dahin und die helvetischen Behörden kümmerten sich nur noch um die von ihrer Centralverwaltung ausgegangenen Befehle.

Die Hauptschwierigkeit des neu einzurichtenden Centralpostwesens bestand in der Liquidation der bestehenden kantonalen Verwaltungen. Den grössten Widerstand leistete die bernische Postverwaltung der Gebr. Fischer und dank der Hartnäckigkeit derselben konnte sie vor dem Zusammenbruch der Helvetik auch nicht liquidiert werden. Anders war es mit den kleinen Städtepostwesen in Basel, Zürich und St. Gallen, deren Uebernahme keine nennenswerten Hemmnisse darbot. Das Basler Postamt konnte zuerst in ein helvetisches umgewandelt werden und bildete, wie bereits erwähnt, den ersten, Zürich den zweiten und St. Gallen den dritten Kreis; das Schaffhauser Postamt, welches von drei Familien in erblicher Pacht verwaltet wurde, konnte ebenfalls nicht auf helvetische Rechnung betrieben und organisiert werden.* So begann denn die neue Verwaltung mit den drei liquidierten Postämtern

* Nach Stäger „Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik“.

und mit der Verpflichtung, den noch nicht bedienten Gebieten die Segnungen der Post zu teil werden zu lassen, ihre Tätigkeit.

Bei den Liquidationsverhandlungen suchte sich die in Geldnöten befindliche helvetische Regierung des alten Basler Postfonds zu bemächtigen; aber infolge des energischen Widerstandes der städtischen Behörden und der triftigen Einwände derselben gegen die Einverleibung von Kapitalien in den Staatsschatz, die nicht sowohl dem Postwesen als vielmehr der ganzen Kaufmannschaft gehört hatten, musste sie davon abstehen. Den 10. Hornung 1799 kam indessen ein gütliches Abkommen zwischen der Verwaltung der Stadt Basel und der helvetischen Regierung zustande, wonach letztere auf alle Ansprüche verzichtete gegen folgende Abfindungssummen:

1. Eine Summe von 215,333 livres*, die teils sofort, teils später zu erheben war.

2. Eine fixe Zahlung von 200,000 livres.

Die Stadt Basel selbst erhob aus dem Postfonds infolge ihrer gedrückten Lage eine Anleihe von 600,000 livres.

Bei der *Einrichtung des helvetischen Postamtes* waren die alten Angestellten fast alle entlassen worden, so namentlich auch der alte Postverwalter Gemuseus; einzelne wurden sogar in Haft gesetzt, da sie den französischen Militärbehörden verdächtig vorkamen. Das neue Personal setzte sich nun zusammen aus einem Chef de Contrôle, einem Chef de Distribution, drei Commis, einem Briefträger und zwei Bediensteten. Die Titulaturen der Behörden waren seit dem Hornung 1798 sehr einfache geworden; die „gestrengen, ehrenfesten und wohlweisen“ Herren fielen ganz weg, dafür wurde sowohl der höchste als auch der niederste Angestellte mit „Bürger“ angeredet.

Die neue Verwaltung richtete unter anderm auch einen neuen Postkurs von Aarburg nach Luzern und im

---

1 livre = 1 Fr. 25.

Anschluss daran einen solchen über Sissach und Olten zwischen Basel und Aarburg ein. Das Basler Bureau war offen im Sommer von 7 Uhr früh bis 8 Uhr abends und im Winter je eine Stunde weniger. Die neuen noch ungeregelten Zustände befriedigten natürlicherweise das Basler Handelspublikum, das noch an die gute Bedienung des alten eigenen Postamtes gewöhnt war, in keiner Weise; auch die Taxen waren verändert worden; so kostete z. B. ein Brief von Schaffhausen in Basel mehr als ein solcher von Basel in Schaffhausen. Beschwerden wurden gewöhnlich abgewiesen mit dem Hinweise, dass alles noch in der Entwicklung begriffen und nicht definitiv sei. Neben der helvetischen Post amtete aber noch die französische Armeepost, die sich oft auch in allzu eingehender Weise um die Geheimnisse der von der erstern transportierten Depeschen kümmerte; selbstverständlich musste sie auch noch auf Kosten der Schweiz unterhalten und ausgerüstet werden; Basel machte z. B. 1799 an den Bürger Völlmy in Sissach für Unkosten des dortigen französischen Feldpostamtes eine Zahlung von 1411 livres*.

Wenn das neue Postwesen auch noch mit vielen Mängeln behaftet war, so zeigten sich doch nach und nach die Merkmale einer wohltätigen Centralisation. Wir begegnen einem einheitlichen Empfangsschein; ein einheitlicher Tarif für die ganze Schweiz befand sich in Bearbeitung und inzwischen waren die Taxen nach dem Grundsatze möglichster Gleichheit festgesetzt. Der folgende Tarif galt 1800.

Taxations-Tarif
des Postamts Basel 1800.

	einfach ** Kreuzer	doppelt Kreuzer	Onces Kreuzer
Von Bern, Zürich, Luzern, Solothurn und ganz Aargau	4	6	16
Freiburg, Neuchâtel, Oberland und ganz Leman	8	12	32

* 1 livre = Fr. 1. 25.
** 1 Kreuzer = 4,16 Cts.

	einfach Kreuzer	doppelt Kreuzer	Onces Kreuzer
Winterthur, Herisau, St. Gallen, Bischofszell etc.	8	11	32
Wallis und Genf	12	18	48
Schaffhausen und Zurzach	6	10	24
Mayland und Como	12	20	40
Bergamo	10	20	40
Lugano und Bellinzona	8	16	32
Waldshut, Laufenburg, Rheinfelden	4	6	16
Kaltenherberge, Müllheim und Freiburg	4	6	8
Emmendingen, Lahr und Offenburg	6	8	16
Francfort selbst	18	20	72
Maes-Eyk, Essen und Hôlland	34	38	136
Paris selbst	12	16	48
Strassburg	4	6	16

Schwere Effecten, Valoren etc. durch die Post

	Paqueter p. Pfund Kreuzer	Silber %	Gold %
Von Bern, Solothurn und ganz Aargau (ohne Auslag)	8	1/2	1/4
was weiter als Bern jeweilen das doppelte			
Durch den Fourgon oder Waaren-Wagen			
Von Bern und Solothurn:			
was unter 1 Pfund	3		
idem „ 2 „	6		
5 à 4 „	8		
5 à 50 „ per Pfd.	2		
50 à 100 „ nach dem Zentner zu L 5. 10.			
Valoren L 1 à 10	3		
10 à 30	6		
30 à 60	8		
60 à 600		1/2	1/4
was über diese Summen		1/4	1/8

Was weiter als Bern nach obiger Vergütung das Doppelte.

Das nachfolgende Regulativ über die Portofreiheit wurde ebenfalls unter der Helvetik erlassen:

Portofreiheit war folgenden Behörden und Beamtungen bewilligt:

1. Für die obersten Gewalten, als:
   Den grossen Rat und seinen jeweiligen Präsidenten,
   Den Senat,
   Die vollziehende Gewalt,
   Den obersten Gerichtshof,
   Die sechs Minister.
2. Für die Kantonsbehörden, als:
   Den Regierungsstatthalter,
   Den Präsidenten der Kantonsgerichte,
   Die Verwaltungskammern und ihre Präsidenten,
   Die Kantonsgerichte,
   Die Obereinnehmer,
   Die Erziehungsräte.
3. Für die obersten Militärbehörden, als:
   Die Obergenerale,
   Die Divisionsgenerale inbegriffen ihre Divisionen,
   Die Oberkriegskommissäre,
   Die Generalinspektoren.
4. Für die Centralverwaltung der helvetischen Posten und für die Postbureaux, in ihrem amtlichen Briefwechsel unter sich.

Bei aller Unvollkommenheit des helvetischen Postwesens muss hingegen einerseits das redliche Streben, die hohen Ziele, und anderseits die Ohnmacht des Centralpostamtes gegenüber den finanziellen und den durch die Kriegslage geschaffenen Schwierigkeiten in Betracht gezogen werden. Bevor jedoch die neuen Einrichtungen einigermassen erstarkt waren, zerfielen dieselben infolge des Uebergangs der Helvetik in die Periode der Mediation. Der Generalpostdirektor Detrey bedauerte am Schlusse seiner Amtstätigkeit, dass so viele Verbesserungen und erstrebenswerte Neuerungen infolge der politischen und

finanziellen Lage leider nicht eingeführt werden konnten, so sehr dies auch im Bestreben der Behörden gelegen hätte.

Der Abschied der Tagsatzung zu Freiburg vom 2. August 1803 lautet in Bezug auf das Postwesen wie folgt:

„Bereits in der Sitzung vom 11. Juli war in der Folge einer vorläufigen Beratung der Grundsatz festgesetzt worden, dass das Postregale nach der Schrift der Mediationsacte nicht anders als kantonal sein könne. Die Gesandtschaft des Kantons Luzern allein hatte sich damals erklärt, vermöge ihrer Instruction eine Centralverwaltung des Postwesens begehren, wo es aber nicht erhalten werden könne, das ganze Geschäft ledigen Dingen ad referendum nehmen zu müssen.

Bei der wichtigen und verwickelten Natur der Sache glaubte aber die Tagsatzung die Entwicklung jenes Grundsatzes der vorläufigen Beratung einer Commission überweisen zu müssen.“

Dieselbe erhielt den Auftrag:

1. Der Tagsatzung die Grundlage einer Liquidation in betreff der Verwaltung sowohl als der etwa noch vorhandenen Fonds des Postwesens vorzulegen.

2. Auf die Beibehaltung der vorhandenen Verträge mit dem Ausland Rücksicht zu nehmen.

3. Die Verhältnisse von Kanton zu Kanton um ein allgemeines Polizei-Reglement in betreff des Postwesens zu entwerfen.

In den Sitzungen vom 20. Juli und 1. August wurden die Berichte dieser Commission angehört und den 2. August mit Vorbehalt der Ratification der Stände folgender Beschluss angenommen:

1. Die schweizerische Tagsatzung erklärt das Postwesen als Regal und Eigentum der Cantone in ihren Grenzen und Umfang.

2. Mit Ende des Monats August soll die Centraladministration aufgelöst sein; die von den Kantonen auf-

zustellenden Postverwaltungen hingegen die Besorgung dieser Gegenstände übernehmen, weswegen auch den betreffenden Cantonen die Originaltraktate wieder zurückgegeben, das übrige Archiv der Centralpostverwaltung aber dem gemeinschaftlichen Archiv einverleibt werden solle, und da die Centraladministration ihre Rechnung mit 4. Juli abschloss, so soll für den Ertrag von dieser Zeit an diesen betreffenden Cantonen Rechnung gehalten werden.

3. Um den Uebergang von der Central- zur Cantonalverwaltung zu erleichtern, und die besorgenden Unordnungen zu verhüten, wird den Cantonen Bern, Basel, Zürich, Schaffhausen und St. Gallen die Verwaltung des Postwesens, sowohl der Briefe als der Messagerien und alledem, was hierauf Bezug hat, in ihren Arrondissements einstweilen überlassen, jedoch so, dass jeder integrierende Canton dieser Arrondissements sich sowohl in Hinsicht auf die Benutzung als Verwaltung des Postwesens von denen mit integrierenden Kantonen zu trennen und dies Recht selber auszunützen befugt ist, insofern sie sich nicht gütlich mit einander vereinigen können, mit dem ausdrücklichen Vorbehalt aber, dass durch diese Trennung weder an den Postrouten noch Taxen irgend etwas zum Nachteil der andern Kantone verändert werde.

4. Die Postarrondissements sind daher befugt, mit den angrenzenden fremden Staaten sowohl als mit den einheimischen Kantonen bestehende Traktate und Verkommnisse fortdauern zu lassen oder nötigenfalls wieder zu erneuern, jedoch dass sie keinem Kantone nachteilig seien, zu welchem Ende sie der Tagsatzung vorgelegt werden.

Auch mögen sie ihre seit der Revolution hin und wieder abgeänderten gegenseitigen Interessen nach Grundsätzen der Billigkeit und vormals bestandenem Verhältnisse freundschaftlich auseinandersetzen.

5. Zur Erzielung eines wo nicht überall doch sich annähernd gleichförmigen Posttarifs für die ganze Schweiz sollen von denen neu aufgestellten Postverwaltungen gutachtliche Vorschläge der nächstkünftigen Tagsatzung eingereicht werden.

6. Obrigkeitliche, offizielle Briefe sollen durchaus frei sein.

Von Posten und Messagerien sollen keine Weggelder noch Zölle bezogen werden.

7. Die Kantone garantieren sich wechselseitig die Sicherheit des Postgeheimnisses und werden die Postbeamten darüber in Eidt und Pflicht nehmen.

8. Sie leisten den Courrieren und Messagerien allen Schutz und verpflichten sich wechselseitig gegen einander unter keinem Vorwand den Postenlauf weder hemmen noch verspäten zu lassen.

9. Alle Postbureaux sind für den Werth des ihnen Anvertrauten verantwortlich unter Gewährleistung des betreffenden Cantons, jedoch unter Vorbehalt der Uebermacht und Gottesgewalt.

10. Bei Beschwerden über die Post soll in jedem Canton den fremden wie den einheimischen auf Vorlegung der Thatsachen unentgeltlich und summarisch Recht gehalten werden.

11. Der Saldo der mit dem 4. Juli gestellten Rechnung der Centralverwaltung nebst den mit gleichem Dato verfallenen ihr zugehörenden Restanzen soll nach Abzug der Kosten des Centralpostbureau bis zu dessen Auflösung dem Landammann der Schweiz übergeben werden.

Nachdem der Bericht der Commission auf obige Weise angenommen worden, stellte ferner die Tagsatzung in Betrachtung der vielen Nachteile, welche die Verspätung der Ratification des Postreglements nach sich ziehen würde, folgende zwei Punkte fest:

1. Sämtliche Herren Deputierte werden eingeladen, in ihre respektive Regierungen zu dringen, damit die

Bekräftigung des Postreglements mit der grössten Beförderung und, wenn immer möglich ist, wenigstens die Mehrheit noch vor Ende August anlangen könne, in welchem Falle dann der endlichen Annahme und der durchgängigen Vollziehung desselben kein Hindernis mehr im Platz stehen wird.

2. Sollte die Ratification ausbleiben, so wird demungeachtet das Reglement in Vollziehung gesetzt, bleibt aber nur so lange in Kraft, als keine andere Verfügung von Seite der Tagsatzung hierüber getroffen sein wird.

Die Herren Gesandten von Zürich, Luzern und Zug behielten sich das Protokoll offen, um darin ihre bestehende Meinung hierüber instructionsmässig aufbewahren zu lassen."

Hiemit war der schöne Traum der Einheit in Postsachen für fast ein halbes Jahrhundert begraben worden und die zersplitterten Kantonalverwaltungen traten ihre alten Rechte wieder an. Luzern hatte zwar zu Protokoll erklären lassen, dass es ein einheitliches Postwesen vorziehen würde, aber ein solche vereinzelte Stimme konnte den Gang der Dinge nicht aufhalten. Wenn auch in dem vorstehenden Beschluss der Tagsatzung der Gedanke einer einzigen Obrigkeit in Postsachen in der Person des Landammanns zum Ausdrucke kam, war diese Oberhoheit rein formeller Natur und änderte an der Tatsache der Wiederkehr des alten Zustandes nichts.

IV.

Die kantonale Postverwaltung.

1. Die Zeit vor der Abtrennung der Landschaft.

Allgemeine schweizerische Verhältnisse.

Das Dekret, welches die helvetische Centralverwaltung aufgehoben hatte, bestimmte zugleich, dass das Postwesen Sache der Kantone sei. Die früher bestandenen Verwaltungen in den verschiedenen Kantonen traten teils unverändert wieder in Wirksamkeit (wie zu Schaffhausen), teils wurden sie zu rein kantonalen Verwaltungen (wie in Basel und Zürich). In zweien der aus den einstigen Untertanenländern gebildeten Kantone entstanden neue Verwaltungen, Waadt und Aargau. Die alte Fischer'sche Verwaltung ging ebenfalls in die neue Periode über; Waadt und Aargau gingen ihr allerdings verloren; dafür behielt sie aber immer noch die Urkantone, und die Genfer Pacht trat neu hinzu. In verschiedenen Kantonen, die bisher ihre Posten verpachtet hatten, wurde das Postwesen einstweilen noch nicht neu eingerichtet. Luzern übernahm dasselbe 1804 unter kantonale Verwaltung. Die Kantone der Innerschweiz verpachteten es an Zürich und Bern; ersteres verwaltete auch die Tessiner Postpacht; 1811 übernahm Luzern dieselbe für sechs Jahre; doch später entstand auch im Tessin eine kantonale Verwaltung. 1842 war Uri an Zürich und Luzern in Pacht gegeben. Solothurn war eine Zeit lang an Fischer, dann auch an Aargau verpachtet (1832); seit 1836 hatte es eine eigene Verwaltung. Genf besorgte sein Postwesen seit 1830 selbst, und Bern übernahm die Fischer'sche Postpacht den 25. Juni 1832. Die Fischer'sche Verwaltung, die in der Verkehrsgeschichte der Eidgenossenschaft eine so grosse Rolle gespielt hat, hörte damit auf zu existieren.

Der Gedanke an ein einheitliches Postwesen hatte aber immerhin festen Fuss gefasst, und es tauchten ab und zu Projekte und Vorschläge auf, um in das zersplitterte System eine neue Einheit zu bringen. In verschiedenen Konferenzen traten die Postbehörden einzelner Kantone zusammen, um über Verbesserungen im Postwesen zu beraten. Solche Zusammenkünfte fanden statt in Bern 1803, zwischen Bern, Basel, Zürich und St. Gallen, in Aarau 1806 und 1807; an derjenigen von 1806 beteiligten sich die Vertreter von Zürich, Basel, Schaffhausen, Aargau, Luzern, St. Gallen und Waadt, um über die Regelung der Transitverhältnisse zu beraten. 1807 kamen nebst letzterer Angelegenheit Anstände zwischen der Verwaltung der Fischer in Bern und derjenigen der Waadt, wodurch auch die andern Stände in Mitleidenschaft gezogen wurden, zur Sprache. Diese Anstände verschärften sich immer mehr und führten endlich zu einem ganz unerträglichen Zustande zwischen den genannten Verwaltungen, und jede derselben legte die Gründe für ihr Vorgehen in Verteidigungsschriften dar. Die bernischen Postpächter scheinen denn auch der neuen waadtländischen Verwaltung ihren Aerger über den Verlust dieses Gebietes durch wenig zuvorkommende Behandlung ausgedrückt zu haben. Eine Stelle aus der waadtländischen Verteidigungsschrift mag zugleich auch die damalige Anschauung über den Frankozwang wiedergeben:

„Statt dessen wollen die Herren Fischer das gezwungene Frankieren einführen, und nicht zufrieden, die Bernischen Angehörigen dieser lästigen Obliegenheit zu unterwerfen, wollen sie dieselbe auch auf die östlichen Kantone ausdehnen“.

1807 war in Aarburg eine von Luzern einberufene Konferenz abgehalten worden, 1810 fand eine solche in Basel und 1811 eine solche in Solothurn statt.

Nach dem Zusammenbruch der helvetischen Verwaltung war unter anderm auch das folgende Projekt

einer neuen einheitlichen Postverwaltung mit 4 Kreisen aufgetaucht, mit folgender Einteilung:

1. Waadt,
2. Basel,
3. Zürich,
4. Luzern mit Neuchâtel, Solothurn, den Urkantonen und dem Tessin. Dabei waren folgende Postrouten vorgesehen: Basel-Aarburg, Zürich-Aarburg, Luzern-Aarburg, Payerne-Aarburg, Genf-Payerne, Neuchâtel-Aarburg, Yverdon-Payerne, Yverdon-Neuchâtel. Dieser Plan luzernischen Ursprungs war natürlich an dem Widerwillen der Stände gegen alles Einheitliche gescheitert; nichtsdestoweniger tauchte auf spätern Konferenzen der Gedanke an einen allgemeinen schweizerischen Postverein wieder auf, ohne indessen ein besseres Schicksal zu haben. 1816 fanden in Aarau und Bern wiederum Konferenzen statt, um Frankreich von seinem Vorhaben, den Frankozwang einzuführen, abzubringen; die Verhandlungen mit der französischen Regierung hatten zwar kein günstiges Resultat, denn der gefürchtete Frankozwang wurde mit dem 1. Juli 1818 angewandt und die beiden Verwaltungen überlieferten sich die gegenseitigen Korrespondenzen nach und von den beiden Ländern an der Grenze ohne Taxe; einzig die Transitbriefe wurden in Rechnung gebracht. Infolge der nämlichen Konferenz traten 1818 einige grundsätzliche Beschlüsse über das Transitwesen in Kraft. Die übrigen Konferenzen waren sämtliche resultatlos verlaufen, da einelne Stände, worunter auch Basel, sich nie dazu verstehen konnten, ihre wieder erlangten Hoheitsrechte sich verkürzen zu lassen. Alles in Allem boten die Verhältnisse der verschiedenen Verwaltungen zu einander, die vollständige Uneinigkeit und die Unfähigkeit, je etwas Erspriessliches zu schaffen, ein äusserst klägliches Bild dar.

Das Basler Postamt.

Neuorganisation. Das neue kantonale Postamt trat gewissermassen die Erbschaft nicht des hel-

vetischen, sondern des alten kaufmännischen Amtes mit allen seinen Vorteilen und Nachteilen an*. Schon am 20. August 1803 wurde als oberste kantonale Postbehörde eine aus neun Mitgliedern bestehende Postkammer eingesetzt; der letzte kaufmännische Postverwalter Gemuseus wurde als erster kantonaler Postmeister berufen; der gewesene Vorsteher des helvetischen Amtes wurde sein erster Beamter; vom alten kaufmännischen Personal wurden als unentbehrlich blos drei wieder als Beamte gewählt; zwei andere, die auch dem helvetischen Amte gedient hatten, wurden als „entbehrlich“ nicht mehr eingestellt; es mag dies auch infolge der gedrückten finanziellen Lage geschehen sein.

Die Geschäftsführung war ungefähr die gleiche wie diejenige des kaufmännischen Postamtes; was durch die helvetische Verwaltung aufgehoben worden war, wurde wieder eingeführt, so namentlich die alten Portorechnungen und die Brieffächer der Handelshäuser. Die Einnahmen der Verwaltung flossen nun allerdings dem Staatsvermögen zu, und das Postamt hatte nicht der Kaufmannschaft, sondern den Vorgesetzten der allgemeinen Haushaltung Rechnung abzulegen; die Einkünfte wurden immerhin getrennt verwaltet und zu einem Postfonds geäuffnet, der 1828 den Betrag von Fr. 120,000** erreicht hatte; die Regierung hatte das Recht, diesem Fonds zu öffentlichen Zwecken Beträge zu entnehmen, 1809 bezog sie z. B. 15,000 Fr. für das Kirchen- und Schulgut.

Innere Fortentwicklung. Die für die Schweiz ruhigen Jahre der Mediationsperiode übten auf die Entwicklung des Verkehrswesens einen günstigen Einfluss aus. Das Personal des Postamtes musste dementsprechend

---

* Die Liquidationskosten an die helvetische Verwaltung betrugen Fr. 8089.

** Die angeführten Beträge sind, soweit sie in Franken und Batzen ausgedrückt sind, überall in alter Währung zu verstehen: 1 alter Franken = 1 Fr. 49 heutiger Währung, 1 Batzen = 15 Cts.

vermehrt werden; 1811 waren nebst dem Postmeister 4 Officianten, 1 Gehilfe, 1 Briefträger und 3 Postknechte beschäftigt, bis zum Jahre 1830 traten fünf weitere Angestellte hinzu. In Liestal wurde etwa 1804 ebenfalls ein Postamt errichtet; demselben war zuerst ein Posthalter Schaub vorgesetzt, der nach Basel rechnungspflichtig war.* Der Postmeister Gemuseus amtete bis 1817 und wurde dann durch Burckhardt ersetzt; diesem letztern folgte 1822 Battier, der 1829 durch den letzten kantonalen Postmeister Bernoulli abgelöst wurde.

Das Besoldungswesen war ähnlich geordnet wie unter dem kaufmännischen Amte. Die folgende Tabelle über die Bürgschaftssummen und Besoldungen datiert aus den letzten Jahren vor der Abtrennung des basellandschaftlichen Postwesens.

		Bürgschafts-summe Fr.	Gehalt Fr.	Neujahrs-zulage Fr.	Gefälle Fr.	Total Fr.
	Direktor	12,000	1600	400	—	2000
	Cassier	6,000	1000	260	116	1376
1.	Offiziant**	6,000	1000	260	6	1266
2.	„	6,000	800	280	6	1086
3.	„	6,000	600	464	6	1070
4.	„	4,000	800	80	6	886
1.	Oberadjunct**	6,000	800	64	116	980
2.	„	2,000	600	80	6	686
1.	Adjunct**	2,000	400	96	6	502
2.	„	—	240	48	30	318
3.	„	2,000	400	48	—	448
4.	„	800	400	48	—	448
1.	Briefträger	1,600	540	400	—	940
1.	Postdiener	1,200	374. 35	48	18	440
2.	„	800	416	8	18	442

* Unter der helvetischen Verwaltung hatte bereits seit 1799 ein Postbureau in Liestal bestanden.

** Offiziant, Oberadjunct und Adjunct waren die 3 Beamtenkategorien.

Der Liestaler Posthalter bezog 400 Fr. und einen Viertel der eingegangenen Taxen. Dagegen wurden an die Angestellten keine Dienstkleider mehr abgegeben wie früher. Für invalid gewordene Postbeamte und Angestelle wurde jeweilen durch Ratsbeschluss ein Ruhegehalt ausgesetzt; 1832 war im grossen Rate ein Gesetzentwurf für Pensionierung der Staatsangestellten zwar aufgetaucht aber nicht angenommen worden. Das Postamt zog sich seine Beamten selbst heran, indem die zu diesem Zwecke angenommenen jungen Leute auf ersterem eine vierjährige Lehrzeit zu bestehen hatten.

Die Beziehungen mit andern Verwaltungen waren den politischen Veränderungen gemäss ebenfalls mannigfachen Wandlungen ausgesetzt. Mit den neuen schweizerischen Kantonsverwaltungen wurden mehrere Verträge abgeschlossen und alte wurden geändert (mit Aargau 1804, Luzern 1807, Zürich 1809). Am meisten wechselten die Abmachungen mit dem Auslande; mit Baden entstand 1803, mit Bayern 1809 ein Vertrag; das bonapartisch-italienische Königreich schloss 1808 einen solchen mit Basel, der aber wie die Herrschaft Napoleons nur von kurzer Dauer war. Zürich erhielt 1816 einen Vertrag mit Oesterreich, der auch für Basel galt. 1816 kündigte Frankreich seine Verträge mit der Schweiz*; alle Unterhandlungen zur Anbahnung besserer neuer Verhältnisse fruchteten nichts und als Folge davon trat am 1. Juli 1818 das früher schon erwähnte Frankosystem mit Frankreich ein. Dasselbe wurde von der Schweiz in der Weise gehandhabt, dass die Briefe *nach* Frankreich ohne Erhebung einer schweizerischen Taxe an Frankreich gratis überliefert, dagegen diejenigen *aus* Frankreich mit der doppelten

---

* Die französische Postverwaltung war seit 1815 verstimmt, da Basel eine alte Schuld des Kaufmännischen Postamtes an die französische Verwaltung auf Anordnung der Alliierten dem Thurn- und Taxis'schen Postamte zu Frankfurt a. M. ausbezahlt hatte und deshalb die nachträgliche Einforderung durch die königlich französische Verwaltung zurückwies.

Taxe belegt wurden. Erst 1828 nach dreijährigen Verhandlungen kam wieder ein Vertrag zu Stande, der 1829 zur Ausführung kam. Zürich wurde in demselben eine verlangte direkte Verbindung mit Frankreich nicht gestattet, weshalb es seine französischen Korrespondenzen durch besondern Boten durch Baden transportieren liess, nachdem ihm der Abschluss eines Separatabkommens mit Frankreich gelungen war.* 1824 kam ein Abkommen mit Oesterreich über den französischen Transit durch die Schweiz zu Stande. Dasselbe behandelte namentlich die Beschleunigung das französisch-österreichischen Felleisens über Zürich und Bregenz. Der Berner Vertrag mit den Gebrüdern Fischer von 1681 wurde beiderseits 1830 gekündigt und an seiner Statt ein den neuen Verhältnissen besser angepasster vereinbart.

Das *Taxwesen* bestand bis 1827 bereits unverändert; es war stets noch der helvetische Tarif in Kraft, dessen Taxen teurer waren als diejenigen der Kaufmännischen Post. Dann trat auf die Initiative des Handelstandes hin eine gründliche Aenderung mit grossen Ermässigungen ein; dabei wurde auch der Grundsatz aufgestellt, dass Druckschriften zur Hälfte eines einfachen Briefes zu spedieren seien. Die beigefügte Tabelle stellt die Taxen vor und nach 1827 dar; die Randbemerkungen geben zugleich Aufschluss über Grundsätze und spezielle Vorschriften im Taxenwesen.

Für die Strecke Zürich-Basel bestand 1829 der folgende Passagiertarif:

Basel-Zürich	8	Fr.
„ -Aarau	5	„
„ -Brugg	5	„
„ -Baden	6	„
„ -Stein	3	„
„ -Rheinfelden	1	„ 50.

* Ueber die Postverhältnisse mit Frankreich vide auch Zeitschrift für schweizerische Statistik, Jahrgang 1903, vierte Lieferung, Seite 577, Abhandlung von K. F. J. Breny, Postbeamter.

Vergleichungs-Tabelle

der dermaligen Benefice und Brief-Taxen gegen die vorgeschlagenen Zukünftigen Benefice und Brief-Taxen

Vom August 1826.

№			Benefice hin und her auf dem einfachen Brief		Dermalige Taxe		Zukünftige Taxe à 4, 6, 8, 16 x*	
			dermaliges	zukünftig. à 4 x	einfach	doppelt	einfach	doppelt
			x	x	x	x	x	x
1	Basel aus der Stadt		2	2	2	—	2	—
2	Bern die Stadt und Umgebungen nebst Solothurn		4	4	4	6	4	6
3	Freiburg, Neuenburg, Biel, Nidau, Oberland, Emmenthal		6	4	8	12	6	10
4	Lausanne und ganz Pays de Vaud bis gegen Genf		4	4	8	12	8	12
5	Genf		5	5	10	14	10	14
$5^{1}/_{2}$	Wallis		4	4	16	22	16	22
6	Genua, Nizza, Turin, Pisa		8	8	14	20	14	20
7	Lachauxdefonds		$2^{2}/_{3}$	$2^{2}/_{3}$	8	12	8	12
8	Locle		$2^{2}/_{3}$	$2^{2}/_{3}$	10	16	10	16
9	St. Imier, Sonceboz		$2^{2}/_{3}$	$2^{2}/_{3}$	8	12	8	12
10	Pruntrut		2	2	6	10	6	10
11	Delsberg		$1^{1}/_{3}$	$1^{1}/_{3}$	4	6	4	6
12	Zürich		$2^{4}/_{5}$	$2^{4}/_{5}$	4	6	4	6
13	Winterthur und Umgebung		$2^{4}/_{5}$	$2^{4}/_{5}$	6	8	6	8
14	Glarus, Chur, St. Gallen		$2^{4}/_{5}$	$2^{4}/_{5}$	8	12	8	12
15	Ober Thurgau, Toggenburg, Appenzell		$3^{4}/_{5}$	$3^{4}/_{5}$	10	14	10	14
16	Tyrol und Voralberg		$15^{4}/_{5}$	$7^{4}/_{5}$	14	22	12	18
17	Oestreich, Ungarn, Böhmen, Triest, Veltlin		$23^{4}/_{5}$	$7^{4}/_{5}$	22	34	14	20
18	Russland, Türkey, Polen, Levante		$67^{4}/_{5}$	$35^{4}/_{5}$	44	66	28	42
19	Luzern, Sursee, Reyden		4	4	4	6	4	6
20	Altorf, Gersau		4	4	6	8	6	8
21	Tessin, Ursern, Schwitz, Zug, Unterwalden		4	4	8	12	8	12
22	Mailand bis an Po		4	4	12	18	12	18
23	Italienische jenseits dem Po		12	8	20	30	16	22
24	Schafhausen		4	4	6	10	6	10
25	Ulm, Bieberach, Reutlingen, Tübingen etc.		4	4	14	22	14	22
26	Stuttgardt, Calw etc.		4	4	16	22	16	22
27	Arau u. Canton, ausgenommen Mury, Zurzach u. weiters		4	4	4	6	4	6
28	Mury, Zurzach und weiters		4	4	6	8	6	8
29	Augsburg, Memmingen, München		$9^{3}/_{3}$	$7^{3}/_{5}$	16	24	14	20
30	Weiter Augsburg und Nürnberg		$9^{3}/_{5}$	$7^{3}/_{5}$	20	30	18	24
31	Amberg, Bayreuth, Bamberg, Würzburg, Regensburg		$9^{3}/_{5}$	$7^{3}/_{5}$	22	34	20	28
32	Leipzig und Umgebung		$9^{3}/_{5}$	$7^{3}/_{5}$	34	44	32	42
33	Berlin		$9^{3}/_{5}$	$7^{3}/_{5}$	44	—	42	—
34	Kaltenherberg		4	4	4	6	4	6
35	Mülheim		4	4	6	10	6	10
36	Krotzingen bis Kenzingen		4	4	8	14	8	14
37	Kippenheim bis Kehl		6	4	12	18	10	16
38	Carlsruhe		6	4	16	24	14	22
39	Heidelberg, Manheim, Darmstadt		6	4	18	28	16	24
40	Speyer		7	5	20	28	18	26
41	Saarbrücken		6	4	26	38	24	36
42	Stockach		6	4	14	22	12	18
43	Constanz und Umgebungen		6	4	12	18	10	16
44	Waldshut		4	4	8	14	8	14
45	Frankfurt a./M. und was über Frankf. a./M.	$3^{1}/_{2}$	4	4	18	20	18	20
	kommt zu Btz.	4	6	4	22	24	20	22
		5	6	4	26	28	24	26
		$5^{1}/_{2}$	8	4	30	32	26	28
		6	8	4	32	34	28	30
		$6^{1}/_{2}$	8	4	34	36	30	32
		7	12	4	40	42	32	34
		8	14	4	46	48	36	38
		9	16	4	52	54	40	42
		10	18	4	58	60	44	46
46 / 47	England über die Niederlande / „ über Cuxhaven		8	4	50	60	42	56
48	Frankreich		4	4	4	6	4	6
49	„ aus England und den Inslen		4	4	60	88	60	88
50	„ aus Spanien und Portugal		4	4	44	64	44	64

Bemerkungen

Die Postkammer geht von dem Grundsatz aus, dass allhier in der Regel auf jeden ankommenden und abgehenden einfachen Brief 2 Kreuzer für Porto und Manipulation geschlagen werden sollen, jedoch unter folgenden Ausnahmen.

1. Die bisherige wohlfeilere Taxe wird beibehalten auf den Briefen, welche traktatenmässig nicht höher taxiert werden dürfen und auf den Briefen von Zürich und Umgebung, welche nach alter Uebung niedriger taxiert waren und nicht füglich können erhöht werden.

Demnach sind unter der Normaltaxe die Briefe aus Lachauxdefonds, Locle, dem Leberberg, Zürich und Gegend. (Nr. 7 bis 15).

2. Wann Zufolg Verkomnissen ein abgehender Brief nichts einträgt, so werden die ankommenden mit 4 Kreuzer belegt.

In diese Cathegorie gehören die Briefe von Bern, Wadt, Genf, Solothurn, Argau, Frankreich und Frankfurt und was durch letztere Postämter transitiert. (Nr. 2 à 6, 27, 28, 45 à 48.)

3. Zeigen sich bei auswärtigen Taxaturen Bruchzahlen oder einzelne Kreuzer, so werden solche jeweilen, nach Postgebrauch, für volle 2 Kreuzer angeschlagen.

Dahin gehören unter andern, z. B. die Briefe aus Genf Nr. 5. Speyer Nr. 40. u. s. w.

4. Es soll getrachtet werden das Porto der abgehenden und der ankommenden Briefe von einem und demselben Ort übereinstimmend zu stellen.

Wegen dieser Ursache fällt die Augsburger Corresponzenz (Nr. 29 à 33) über die Normaltaxe aus.

5. Es wird vorbehalten auf denjenigen Briefen eine Zutaxe zu berechnen derren An- oder Wegschaffungen dem hiesigen Postamte ausserordentliche Lasten verursachen würden.

Dermahlen befinden sich blos die Oestreichischen, Russischen, Polnischen, Türkischen und ein Theil der Italienischen Briefe (Nr. 16 à 18 und 23) in dem Fall einer Zutaxe, weil dieselben von Oestreich frei an die Schweizer Grenze geliefert werden, dagegen aber auch die Oestreichisch-französische Correspondenz gratis durch die Schweiz geschafft wird.

6. Die Correspondenz aus Frankreich (Nr. 48) wird gegenseitig gratis an der Grenze ausgewechselt, indeme aber die abgehenden Briefe der Gebühr für Transportunkosten und Manipulation nicht unterworfen sind, sondern ganz frei von hier befördert werden, so wird dagegen die ankommende Correspondenz mit 4 Kreuzer für den einfachen Brief belegt.

7. Die mittelst Transit durch Frankreich hier anlangenden Briefe aus England, den Inslen, Spanien und Portugal (Nr. 49 und 50) werden nach dem kostenden Preis, reduziert vom französischen Münzfuss in hiesiges Courrentgeld mit Zuschlag von 4 Kr. für den einfachen Brief berechnet, weil die abgehenden ebenfalls kostenfrei an die französische Grenze gebracht werden.

Zu Seite 78.

* x = Kreuzer = $3^{3}/_{4}$ Cts. ($2^{1}/_{2}$ Rappen a. W.)



Die Taxe betrug 5 Batzen per Stunde; 40 Pfund gingen als Freigepäck per Person.

Auf der Strecke Basel-Olten waren die Taxen folgende:

		für Kantonsbürger	für Fremde
3 Stunden	Liestal	Fr. 2. —	Fr. 2. 80
4½ „	Sissach	„ 3. —	„ 3. 60
6½ „	Buckten	„ 4. 10	„ 5. 40
7 „	Läufelfingen	„ 5. 80	„ 6. 20

Billets wurden ausser in Basel nur in Liestal verabfolgt.

Mit dem *Kurswesen* war es nicht vom besten bestellt; die Kriegsumstände im Auslande und die allgemeine schlechte Lage trugen dazu bei; häufig wurden neue Kurse eingeführt, alte aufgehoben oder verbessert, um schon nach kurzer Zeit neuen Veränderungen ausgesetzt zu sein. Von den helvetichen Kursen wurde auch derjenige nach Aarau vorläufig beibehalten. Im Allgemeinen blieb es bei den alten Hauptkursen. 1807 kam die Neuenburger Diligence unter Mitwirkung des Fürsten von Neuenburg über Balsthal zu Stande; die Verbindung nach Bern wurde durch einen zweimaligen Kurs nach Aarburg über Sissach hergestellt; nach Luzern gingen die Boten Mittwoch und Samstag ab und vermittelten in Aarburg die Anschlüsse nach Zürich, Aarau und Bern. Luzern trat 1807 auch in Unterhandlung mit Basel wegen der italienischen Korrespondenz, die auf Probe über Luzern geleitet werden sollte; definitiv kam dies jedoch erst 1817 zu Stande; damit hatte die Postroute Basel-Mailand wieder ihren frühern und natürlichen Weg eingeschlagen, der ihr bereits 100 Jahre lang versperrt gewesen war. 1810 erfolgte eine Verständigung mit Bern wegen Errichtung einer Verbindung für Postwagenstücke über Balsthal. 1815 wurde ein zweimaliger wöchentlicher Kurs nach Zürich über den Bötzberg eingeführt; im gleichen Jahre entstand ein Projekt über eine neue Verbindung mit Bern durch den Jura, das Münstertal, Biel und Aarberg, das mit dem

1. Oktober 1817 zur Ausführung kam und Verbindung nach Chaux-de-Fonds hatte. Seit dem 1. Dezember 1812 kursierte auch wieder ein Schaffhauser Courrier durch das Fricktal.

1808 hatten folgende Kurse noch unter Privatunternehmern gestanden: Der französische, der Neuenburger, der Frankfurter und die Konstanzer Kutsche. 1810 übernahmen Bern und Basel den Neuenburger Kurs über Balsthal wieder auf eigene Rechnung; ebenso gelang es im gleichen Jahre endlich, die Frankfurter Kutsche auf Rechnung des Postamtes zu führen. 1816 wurden alle drei Schweizer Kurse dem Fuhrhalter Frischmann übertragen; als Baarzahlung überliess man ihm die Passagier-Taxen; daneben bezog er für den Unterhalt der vier Postkutschen eine jährliche Entschädigung von 2000 Fr.

Am 1. Juli 1818 wurde die Berner Diligence wieder auf die Oltner Route verlegt; es geschah dies hauptsächlich wegen der Leitung der italienischen Sendungen über Luzern. Infolge des neuen österreichischen Vertrages entstand seit 1819 ein lebhafter Transitverkehr von Frankreich nach Oesterreich über Basel und Zürich. 1811 dauerte die Reise Wien-Basel 7—8 Tage; nach dem neuen Vertrage wurde das Felleisen so beschleunigt, dass die Strecke Paris-Basel in weniger als zwei Tagen und die ganze Strecke Paris-Wien in neun Tagen zurückgelegt werden konnte. 1821 wurde ein Privatwägelchen durch das Fricktal nach Aarau concediert; bereits 1819 war nämlich die gemeinschaftliche Zürcher Messagerie wieder auf den untern Hauenstein verlegt worden. Ueber letztern kursierten seit 1823 noch sogenannte Montagsboten, die in Sissach stationiert waren und die italienische Korrespondenz nach Zofingen tragen mussten; 1829 wurden diese Montagsboten aufgehoben. Der Berner Kurs ging 1827 neuerdings auf den obern Hauenstein über; er kursierte dreimal per Woche.

Mit dem Auslande, namentlich mit Frankfurt, dem Elsass und Baden waren namhafte Verbesserungen eingetreten; die badische Verwaltung führte einen besondern Ulmer Postwagen; die Verbindung mit Strassburg war seit 1821 täglich und diejenige mit Frankfurt sechsmal wöchentlich. Die Post nach dem Wiesental (Lörrach) ging seit 1823 über Kaltenherberge und Schopfheim; 1827 wurde dieselbe viermal per Woche durch einen Wagen und zweimal durch einen Fussboten transportiert. Auf den 1. Juli 1818, mit Inkrafttreten des Frankozwangs, bestand folgende Verbindung nach Frankreich (wörtlich abgedruckt):*

Ankunft über Belfort.		**Abgang über Belfort.**	
Pariser-Courier		Pariser-Courier.	
Montag Donnerstag Samstag	Abends.	Montag Mittwoch Freitag	Morgens 5 Uhr.
Lyoner-Courier mit den Briefen aus dem Mittäglichen.		Lyoner-Courier mit den Briefen nach dem Mittäglichen.	
Sonntag Dienstag Freitag	Abends.	Sonntag Dienstag & Donnerstag	Morgens 5 Uhr.
Ferner über Nancy.		Ferner über Nancy.	
Ein 4tes Ordinari von Paris.		Ein 4tes Ordinari nach Paris.	
Mittwoch Vormittag.		Samstag Morgens 7 Uhr.	

An den Coursen von und nach Mühlhausen, Colmar und Strasburg wird hingegen nichts verändert werden.

Die Verträge mit den Fuhrhaltern waren allgemein derart gehalten, dass die Postwagen unentgeltlich geführt wurden, die erstern aber die Reisendentaxen ganz für sich bezogen.

Mit dem *Zeitungswesen* befasste sich das Postamt nur noch insofern, als es die Bestellungen auf Zeitungen ausschliesslich vermittelte. 1814 empfing und versandte die Zeitungsexpedition des Postamtes 800 Exemplare, die vielfach noch unter Kreuzband gelegt und auswärts gesandt

* Basler Staatsarchiv, Postakten A.

werden mussten. An Provision bezog die Post 10% des Abonnementspreises.

Die Erträgnisse stiegen langsam; 1806 erzeigte die Rechnung des 4. Quartals einen Reinertrag von 10,367 Fr.; 1817 warf die Verwaltung im 2. Quartal 10,125 Fr. ab, 1820 das 4. Quartal 12,685 Fr., 1821 das gleiche Quartal 13,529 Fr.; infolge der neuen Taxen sank 1827 der Ertrag des 1. Quartals auf Fr. 9448; schon 1830 warf aber das 3. Quartal wieder 13,365 Fr. ab. In der Einrichtung des Postamtes war 1818 eine Verbesserung eingetreten, indem dasselbe in drei Abteilungen, ein Eingangsbureau, ein Ausgabbureau und ein Messageriebureau, geteilt wurde. Seit 1810 besass das Postamt einen Datumstempel.

Kurz vor dem Ausbruche der Basler Revolution trat auch die Frage der Neugestaltung der Postverhältnisse der Landschaft in den Vordergrund. Ausser Liestal besass nämlich keine Ortschaft eine Postablage. In Waldenburg vermittelte der dortige Zoller die Briefe und Pakete der dortigen Umgebung von und an die durchfahrenden Conducteure beim Pferdewechsel; hiebei waren die Postsachen von der bernischen Seite her taxiert und die Conducteure zogen die Taxen für Rechnung Berns direkt ein. In Sissach wurden die Briefe auf der Pferdewechselstelle an die Conducteure abgegeben und von letztern in Empfang genommen. Anstände betr. Taxen mit der Postablage in Liestal und mit den Conducteuren entstanden hiebei oft.

Der Postmeister Bernoulli machte 1828 folgende Vorschläge,* da die Missstände allzu arg wurden:

1. Ein Bureau soll in Liestal bestehen;

2. In Waldenburg und Sissach werden Ablagen errichtet.

3. Jede Gemeinde, die eine Ablage auf eigene Kosten wünscht, erhält eine solche.

4. Soll jede Gemeinde einen Boten bezeichnen, der wöchentlich wenigstens einmal die Briefe, die amtlich sind,

* Basler Staatsarchiv, Postakten M.

oder auch private in Basel oder einem andern Bureau abholt.

5. Die Taxe fürs Vertragen beträgt 2 Rappen* nach der eigenen Ortschaft und 2 Kr.** nach andern Ortschaften, 4 Kr. für eingeschriebene Gegenstände.

Diese sehr nützlichen Reformen konnten leider wegen der Revolution nicht mehr zur Ausführung kommen.

Mit Bern und Zürich war man 1830 in Unterhandlung wegen Anerkennung der folgenden Taxgrundsätze: ***

1. Muster in Briefen gelten als doppelte Briefe;

2. Musterpaket bis auf 16 Unzen und Muster mit Briefen das doppelte des einfachen Briefes;

3. Impressen (Drucksachen) jeder Art bis auf das Gewicht von 8 Loth gelten als einfache, bis auf das Gewicht von 16 Loth als doppelte Briefe. Schriften und Papiere ohne Briefe das doppelte des einfachen Briefes etc.

Dieselben kamen aus dem oben angeführten Grunde ebenfalls nicht sofort zur Ausführung. Dagegen hatte die Einführung eines täglichen Eilwagenkurses nach Zürich mit Influenz nach Aarau (1829) und diejenige eines neuen Messageriekurses nach Bern (1830) noch mehr Erfolg gehabt.

2. Die Zeit der Revolution in der Landschaft und postalische Verhältnisse der letztern.

Durch den 1830 in der Landschaft ausgebrochenen Aufstand wurde der Postenlauf der Stadt Basel vielfach in Mitleidenschaft gezogen. 1830 gingen infolge dessen die Posten nach der Innerschweiz acht Tage lang über badisches Gebiet; vom 23. bis 27. August und 29. August bis 17. September 1830 musste der Oltner Kurs über aargauische Strassen geführt werden. Auf den 15. März 1832 hatte sich die Verwaltung aus allen Teilen des Kantons zurückgezogen und die landschaftliche Regierung hatte auch das

* 1 Rappen = 1½ Cts. n. W. ** 1 Kr. = 3¾ Cts. n. W.

*** Es war dies der erste Versuch, auf dem Wege interkantonaler Regelung allgemein gültige Grundsätze für Ermässigung der Taxen zu Gunsten von Drucksachen und Warenmustern aufzustellen.

Postwesen formell in eigene Verwaltung übernommen, während die Verbindungen auch fernerhin ausschliesslich durch die Stadt unterhalten wurden. Der Berner Kurs war infolge der Revolution in Wegfall gekommen und durch eine zweimalig wöchentliche Langenbrucker Kutsche ersetzt worden. Beim Wiederausbruch der Feindseligkeiten im August 1833 mussten die Posten neuerdings zeitweise über badisches Gebiet geführt werden; die Langenbrucker Post wurde dann auf Ende 1833 gänzlich eingestellt.

Da nach dem Spruche der Tagsatzung beide Teile getrennte Staatswesen bilden sollten, musste auch eine Teilung des Vermögens eintreten. Die definitive Trennung der beiden Postwesen fand am 31. August 1833 statt. Während aber die Ausscheidung des Staatsvermögens nach dem Urteilspruch des Schiedsgerichtes sich bis 1835 verzögerte, kam über die Teilung der Posteinkünfte schon vorher eine Einigung zu Stande. Die Stadt hatte an die Landschaft eine Abfindungssumme von Fr. 5600 zu bezahlen; dieselbe galt zugleich als Entschädigung für die Zeit vom Frühjahr 1832 bis zum August 1833, da die Landschaft ihr Postwesen als unter eigener Verwaltung stehend erklärt, die Stadt aber die Einkünfte allein bezogen hatte.

Nach der Trennung standen die beiden Teile in keinem Vertragsverhältnisse zu einander, während sie doch auf einander angewiesen waren; die Stadt musste, um wieder eine ihrem Handel angemessene und schnelle Verbindung zu erhalten, für ihre Kurse notwendig landschaftliches Gebiet benutzen, während anderseits die Landschaft allein infolge ihres geringen Verkehrs keine vorteilhaften Verträge mit andern Verwaltungen abschliessen konnte, von der Einführung eigener kostspieliger Kurse gar nicht zu reden. So führte denn das gegenseitige Bedürfnis wieder eine Annäherung herbei, die auf beiden Seiten gleich begehrt wurde, wenn auch die erste Anregung von der Landschaft ausging. Dass bei den Ver-

handlungen mancherlei Schwierigkeiten auftauchten, ist nach den vorangegangenen Ereignissen zu begreifen; die Ansprüche der Landschaft wurden damals von ihrem Regierungspräsidenten Plattner geschickt und energisch vertreten. Der aus diesen Verhandlungen zustande gekommene Vertrag datiert vom 12. Februar 1834. Darin war festgesetzt, dass die Stadt für den freien Transit durch das ganze Gebiet der Landschaft eine Entschädigung von Fr. 2800 zu bezahlen hatte. (Hieran leistete Bern laut Spezialabkommen mit der Stadt einen Beitrag von 400 Fr.) Die Postsendungen der Landschaft mit auswärtigen Orten mussten gratis befördert werden; die Lokalbriefe übergaben sich die beiden Verwaltungen ohne Taxen; ferner übernahm die Stadt die Verpflichtung, tägliche Verbindungen über beide Hauensteine zu unterhalten, namentlich auch über den obern Hauenstein. Die Landschaft ihrerseits verpflichtete sich, keine andern als Basler Posten durch ihr Gebiet gehen zu lassen.

Das *Postwesen der Landschaft* gestaltete sich nicht wesentlich anders, als es unter der städtischen Verwaltung gewesen war. Das Bureau in Liestal wurde beibehalten und stand mit Basel im Rechnungsverhältnis; daneben wurden Ablagen in Sissach, Waldenburg und Reinach errichtet (letztere hatte bereits vorher bestanden, war bis 1827 durch Bern verwaltet worden und ging dann an Basel über). Zur Verbindung der Ortschaften unter sich bestanden nebst den Basler Postwagen noch Boten, die alle Dörfer der Bezirke wöchentlich mindestens zweimal begehen und die Briefe an die Poststellen abgeben mussten. Die Seidenboten, derer schon früher Erwähnung getan ist, waren daneben aber immer noch das Hauptverkehrsmittel mit der Stadt, da sie den grossen Vorteil der Billigkeit hatten und sich nicht nur zum Transport von Waren, Personen etc., sondern auch zum Verrichten mündlicher Aufträge eigneten. Später kamen noch die sogenannten Omnibusse hinzu, die von verschiedenen Ortschaften aus

nach Basel fuhren und dem Personenverkehr dienten. Zu diesem Zwecke mussten sie eine besondere Konzession der Basler Postkommission erwirken.*

Die auf Grund des Vertrages von 1834 festgelegten Verhältnisse dauerten bis 1839, wo ein neuer Vertrag auf 10 Jahre abgeschlossen wurde, ohne die Verhältnisse wesentlich zu ändern; die Entschädigung wurde nun auf 4000 Fr. für die ersten fünf Jahre und auf 5000 Fr. für die übrige Zeit erhöht und die Taxen der Poststücke geteilt. Die beim alten Vertrage wegbedungenen Weggelder für die Strassen und Brücken der Landschaft wurden wieder eingeführt (z. B. am untern Hauenstein per Pferd 40 Rp.) Dieser Vertrag sollte hingegen in einer andern Weise für die Landschaft ungünstig werden. Bei der Berechnung der Bundesentschädigung an Baselland anlässlich des Ueberganges der Posten an die Eidgenossenschaft wollte die Stadt das aus diesem Vertrage entstandene Verhältnis nicht als ein Pachtverhältnis angesehen wissen, während es in Wirklichkeit ein solches war, wenn auch die Abfassung des Vertrages eine andere Deutung nicht ausschliessen mochte. (Die endgültige Entscheidung hierüber wurde nach langem Prozessieren durch das Bundesgericht erst am 18. April 1858 in dem Sinne gefällt, dass Baselland wirklich eine bedeutend höhere Entschädigung zugesprochen erhielt, als dies auf Grund des oben citierten Vertrages hätte geschehen müssen.) 1845 machte ein Herr Begle der städtischen Postverwaltung den Vorschlag, mit allen Gemeinden der Landschaft einen mindestens dreimaligen wöchentlichen Postdienst durch seine Vermittlung einzuführen; die Stadt trat aber auf diesen Vorschlag nicht ein, da sie ja mit dem Kanton Baselland im Vertragsverhältnisse war. Als aber 1847 der Landrat den Beschluss fasste, das Postwesen der Dörfer unter einander zur Konkurrenz auszuschreiben, wurde dem gleichen Herrn Begle die Besorgung dieses Dienstes übertragen. Doch schon

* 1846 bestanden 14 solcher Omnibusse.

auf den 1. Januar 1848 wurde der bezügliche Vertrag gekündigt, da zahlreiche Reklamationen gegen Begle eingelaufen waren. Die alten drei Ablagen wurden wieder eingerichtet; dieselben waren gehalten, Boten anzustellen, die wie früher alle Dörfer ihrer Bezirke mindestens zweimal wöchentlich zu begehen hatten.* Die weitere Ausgestaltung des basellandschaftlichen Postbotenwesens wurde aber durch die folgenden politischen Umgestaltungen unterbrochen.

3. Die neuen Postverhältnisse des Kantons Baselstadt.

Innere Verhältnisse.

Das Postwesen der Stadt erlitt nach der Revolution wie so manche andere städtische Institution verschiedene Veränderungen und Verbesserungen. Die alte Postkammer wurde 1834 in eine Postkommission umgewandelt, deren Mitglieder in periodischen Austritt kamen, später aber wieder wählbar waren. Der Postverwalter erhielt den Titel Postdirektor. Die bisher zerstreut gewesenen Verordnungen und Reglemente über das Postwesen erschienen 1833 nach Genehmigung durch den Rat als gedruckte „Postordnung“, die über den damaligen Stand der Posteinrichtungen am besten Auskunft gibt. Eine Verordnung über eine zu errichtende Pferdepostanstalt (Extrapost) wurde 1835 erlassen; eine Extrapost kam aber auf Basler Postgebiet unter kantonaler Verwaltung nicht mehr zustande. Die beiden Verordnungen folgen hienach:

Reglement für das Postamt Basel 1833.*

Allgemeine Bestimmungen.

1. Das Postwesen des Kantons Basel, welches für Rechnung des Staats verwaltet wird, steht laut Klein-Raths-Reglement § 74. L. b. unter der Leitung und Aufsicht

* Basler Staatsarchiv, Postakten M. u. A[1].

der Postkammer, bestehend aus einem Mitglied des kleinen Rathes, als Präsidenten, und sechs Beisitzern; von welcher demnach alle Anordnungen in Bezug auf den Postdienst, Postenlauf, die Verhältnisse mit auswärtigen Administrationen, die Posttaxen, die Organisation der Bureaux, Anstellung des Personale etc. ausgehen.

2. Der Sekretair, der derselben beigeordnet ist, führt das Protokoll der Sitzungen, fertigt deren Beschlüsse und Schreiben aus, und besorgt das Post-Archiv.

3. Die Geschäfte des Postamts Basel, und des damit verbundenen Post-Bezirks, werden gemäss den bestehenden Vorschriften und höhern Weisungen durch den Post-Meister (Post-Direktor) geleitet und beaufsichtigt.

Derselbe hat bei den Sitzungen der Postkammer eine berathende Stimme, ist solcher übrigens untergeordnet, und sie bestimmt dessen persönliche Dienst-Verrichtungen und Pflichten.

4. Das gesammte übrige Post-Personale ist unter die direkte Leitung und Aufsicht des Post-Direktors gestellt, und Jedem sind seine speziellen Funktionen angewiesen. Die Anstellung desselben hängt jedoch von der Post-Kammer ab, welche auch die Dienst-Ordnung jedes Einzelnen festsetzt oder genehmigt.

5. Das hiesige Postamt zerfällt in folgende 4 Bureaux:

a) Das Expeditions-Bureau besorgt die Rechnungsführung, Taxation und Spedition sämmtlicher Brief-Posten.

b) Das Distributions-Bureau besorgt die Bestellung aller für die Stadt und Umgegend bestimmten Briefschaften, und der Poste restante Briefe; desgleichen die Frankatur und Chargirung der abgehenden Briefe.

   Auch ist damit die Ausgabe und Expedition der Zeitungen verbunden.

c) Das Schweizer Postwagen-Bureau besorgt alles, was auf diese Postwägen Bezug hat.

d) Das deutsche Postwagen-Bureau besorgt desgleichen alles, was diese betrifft.

6. Sämmtliche Bureaux sollen während den zwei Sommer-Quartalen von Morgens 7 Uhr an, während den zwei Winter-Quartalen von 7½ Uhr an, für das Publikum geöffnet seyn, und Abends, die beiden erstern (a & b) nicht vor 7 Uhr, die beiden letztern (c & d) nicht vor 6 Uhr geschlossen werden. Kommen Abends spät aber noch Brief-Posten an, deren Ausgabe für Briefe oder Zeitungen gewünscht wird, so ist Anordnung zu treffen, dass erstere noch bis 8, letztere bis 9 Uhr abgeholt werden können.

Während der Mittags-Zeit von 12 bis 2 Uhr ist nur das Distributions-Bureau gehalten offen zu bleiben. Jedoch haben die Postwagen-Expeditoren Vorsorge zu treffen, dass auch während dieser Zeit Reisende, die um 2 Uhr oder früher abgehen, eingeschrieben werden können.

An Sonn- und Festtagen bleiben die Bureaux Nachmittags geschlossen, mit Ausnahme des Distributions-Bureau, welches Abends nach 4 Uhr wieder geöffnet wird.

Während der Schluss-Zeit der Bureaux und im Moment der Post-Expeditionen kann von Seite des Publikums kein Bescheid verlangt werden, jedoch ist ein solcher in dringenden Fällen und gegen Reisende, wo möglich, auch nicht zu verweigern.

7. Die Aufgabs-Frist für jeden Post-Abgang, für welchen die beim Expeditions-Bureau angebrachte Uhr zur Richtschnur dient, erstreckt sich, wie folgt:

a) Für gewöhnliche Briefe bis zu dem in der Postamts-Tabelle als Abgang der Briefpost bezeichneten Zeitpunkte, welcher jedesmal durch eine Anzeige beim Brief-Einwurfe bemerkt wird.

b) Für Franco- und Chargée-Briefe in der Regel eine halbe Stunde früher.

c) Für Postwagenstücke eine Stunde vor der bezeichneten Abgangszeit des betreffenden Postwagens (die Mittagszeit von 12 bis 2 Uhr ungerechnet); oder Abends vorher bis 6½ Uhr, für die vor 9 Uhr Morgens abgehenden Postwägen.

8. Jede Veränderung in der Ankunft oder dem Abgang der Posten und Postwägen wird sowohl durch das Kantonsblatt, als auch sogleich durch eine in die Brieffächer zu legende gedruckte Anzeige, bekannt gemacht.

9. Abweichungen von den bestehenden reglementarischen Vorschriften zu Gunsten des Publikums sind jeweilen nur in so fern und in solchen Punkten zu gestatten, als sie weder dem Postdienste hinderlich, noch den Rechten des Post-Instituts oder anderer Partikularen in irgend einer Beziehung nachtheilig seyn möchten. Jedenfalls aber können solche niemals verlangt werden, sondern sind als blosse Gefälligkeit von Seite der Postbeamten anzusprechen.

10. Dem Publikum wird jederzeit die Einsicht der verschiedenen Tax-Tarife und Post-Reglements auf den betreffenden Bureaux gestattet, und sonstige Auskunft, so viel möglich, ertheilt.

11. Im Fall von Anständen, Zweifeln oder Klagen, so wie aussergewöhnlichen Ansuchen und Reklamationen, ist das Publikum eingeladen, sich vorerst an den Post-Direktor zu wenden.

12. Sämmtlichen Post-Beamten und Angestellten ist zur strengsten Pflicht gemacht, das Post-Geheimniss auf keine Weise zu verletzen, noch irgend welche Gegenstände zu versäumen oder zu hinterhalten.*

13. Die Garantie des hiesigen Post-Instituts für alle ihm anvertrauten Gegenstände, erstreckt sich jedenfalls nur auf die Treue, Sorgfalt und gehörige Dienst-Pflicht seiner Beamten und Angestellten; indem dasselbe weder

---

* Der Begriff des Postgeheimnisses erscheint hier schon in ganz bestimmter Fassung; nach dem schweiz. Postregalgesetz von 1894 schliesst das durch Art. 36 der Bundesverfassung gewährleistete Postgeheimnis das unbedingte Verbot in sich, der Post anvertraute Gegenstände zu öffnen, ihrem Inhalte auf irgend eine Weise nachzuforschen, über den Verkehr der einzelnen Personen unter sich Mitteilungen, welcher Art sie auch seien, an dritte zu machen und jemand Gelegenheit zu geben, das Postgeheimnis zu verletzen.

für Unfälle, welche Gottes Gewalt und menschlicher Uebermacht zuzuschreiben sind, noch für den Inhalt und die innere Beschaffenheit eines äusserlich unverletzten und gut conditionirten Gegenstandes, eine Verantwortlichkeit übernimmt.

Für Entfremdungen, Beschädigungen und dergleichen, welche erweislich auf fremdem Gebiete Statt gefunden haben, kann die hiesige Postverwaltung nur in so weit in Anspruch genommen werden, als selbige, kraft der mit auswärtigen Verwaltungen bestehenden Verträge, oder der in dem Lande, wo der Unfall sich ereignete, geltende Grundsätze und Gesetze zu irgend einem Ersatze hat gelangen können.*

Briefpost-Dienst.

14. Alle mit der Briefpost zu versendenden Gegenstände, als Briefe, Plis, Schriften ohne Werth-Angabe, kleine Muster, Zeitungen, Cirkulairs und andere Druckschriften etc. sollen jeweilen in den am Fenster des Expeditions-Bureau angebrachten, bei Tag und Nacht offenen Brief-Einwurf fallen; und nur in so fern dieser zu eng, oder selbige zu frankiren oder zu rekommandiren wären, in die betreffenden Bureaux gebracht werden.

15. Jeder abzusendende Brief etc. soll versiegelt und deutlich adressirt seyn, und bei solchen, die nach kleinen oder wenig bekannten Städten und Dorfschaften, oder nach Ortschaften, deren es mehrere gleichen Namens gibt, bestimmt sind, die Provinz oder Gegend, in welcher solche liegen, oder das nächstgelegene Post-Amt beigesetzt werden.

16. Druckschriften, um mit gemilderter Porto-Taxe belegt werden zu können, müssen bloss unter Kreuzband seyn, und dürfen durchaus nichts Geschriebenes enthalten, ansonsten sie der gewöhnlichen Brief-Taxe unterliegen. Nach Deutschland müssen sie überdies frankiert werden.

* Die grundsätzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht der schweiz. Postverwaltung sind fast die nämlichen.

17. Desgleichen müssen alle Muster, namentlich auch Papier-Muster, als solche erkennbar seyn, um auf Tax-Moderation Anspruch machen zu können. — Nach Frankreich müssen solche zudem ganz besonders verpackt und adressiert werden, mit Vermeidung jedes geschriebenen Inhalts; nach und durch Deutschland mögen sie am füglichsten den Briefen angehängt werden.

18. Die zu frankirenden oder zu rekommandirenden Brief-Post-Gegenstände müssen jeweilen eine halbe Stunde vor der in dem Post-Abgangs-Verzeichniss bemerkten Abgangs-Zeit in dem Distributions-Bureau aufgegeben werden, um mit besagtem Post-Abgang versandt werden zu können.

19. Die Frankatur ist willkührlich, für die Briefe nach der ganzen Schweiz, Frankreich, Deutschland, Holland (über Frankfurt), Preussen und den nordischen Reichen. Diese können demnach entweder unfrankirt oder frankiert von hier abgehen; mit dem Unterschiede jedoch, dass diejenigen nach der Schweiz, Deutschland, Holland, Preussen und den nordischen Reichen nach Belieben des Aufgebers entweder bis an Bestimmungs-Ort (oder so weit die vorfindlichen Tarife reichen) oder nur theilweise frankirt werden können; bei den Briefen nach Frankreich hingegen keine theilweise Frankatur Statt finden kann. Für die Briefe nach Grossbrittanien und Irrland, so wie auch nach den Niederlanden (über Frankreich), findet ausnahmsweise weder Frankirung noch Taxirung Statt.*

20. Hingegen ist die Frankatur nothwendig, indem die Briefe etc. unfrankirt nicht versandt werden können:

a) Für die rekommandirten Briefe nach Frankreich; und durch Frankreich transitirenden chargirten Briefe nach Grossbrittanien und Belgien.
b) Nach Spanien, Portugal, Gibraltar, und den azorischen Inseln bis an die spanische Grenze à 28 kr. per einfachen Brief.

---

* Die allgemeine Regel war, dass die Briefe nicht frankiert wurden.

c) Nach Afrika, Amerika, Ost- und West-Indien, bis in den französischen Einschiffungs-Hafen à 24 kr. per einfachen Brief; oder wenn es vorgeschrieben wird, auch über Hamburg oder Bremen, zur betreffenden Taxe.

d) Nach allen östreichischen Staaten, dem südlichen Russland und Polen, der Türkei und Levante, bis an die östreichische Grenze (Bregenz) à 14 kr. per einfachen Brief; nach dem Vorarlberg blos à 12 kr. per einfachen Brief.

e) Nach ganz Italien, bis an die italienische Grenze; über Luzern und Zürich, à 12 kr., über Bern à 14 kr. per einfachen Brief.

Auch ist zu bemerken, dass alle diese Briefe nicht weiter als zu den bezeichneten Punkten frankiert werden können.

21. Die Frankatur ist ferner nothwendig, oder wenigstens sehr anzurathen für alle Schreiben von Partikularen an amtliche Behörden und Stellen (namentlich nach dem Grossherzogthum Baden), wie auch an die Postämter, indem solche Schreiben, da sie der Post-Taxe unterworfen sind, deshalb von diesen Behörden gewöhnlich zurückgewiesen werden.

22. Für rekommandirte Briefe ist eine Einschreib-Gebühr von 4 kr. zu bezahlen und falls ein Schein dafür verlangt wird, dieser noch extra mit 6 kr. Zudem findet nach einigen Gegenden doppelte Porto-Taxe für solche Statt, namentlich für die französischen, und durch Frankreich transitirenden englischen und niederländischen Briefe. — Briefe nach Spanien und fremden Welttheilen hingegen können nicht rekommandiert werden.*

* Die Rekommandation ist heute nach dem ganzen Weltpostvereinsgebiet zulässig.

23. Im Fall von Verlust eines rekommandirten Briefs (ohne Werth-Angabe) und in Folge geschehener Ansprache innerhalb 3 Monaten vom Tage der Aufgabe angerechnet, wird dem hiesigen Aufgeber in den im § 13. vorgesehenen Fällen eine fixe Entschädigung von Fr. 32 geleistet, ohne weitere Berücksichtigung des Werths oder Inhalts des verlornen Briefs. Für Briefe mit Werth-Angabe wird auf § 26. hingewiesen.

Für gewöhnliche Briefe etc. hingegen findet für den Aufgeber kein Reklamations-Recht gegen das Post-Institut Statt.*

24. Bekannten Aufgebern von Briefen nach der Schweiz und Deutschland, wird gestattet kleine Porto-Auslagen darauf nachzunehmen, für deren Bezahlung sie jedoch jederzeit haften.

Desgleichen haften dieselben jeweilen für das hiesige Kantonal-Porto und etwaigen Transit-Auslagen für alle von ihnen hier aufgegebenen Briefschaften, falls solche wegen Annahms-Verweigerung, Abreise, fehlerhafter Adressirung etc. nicht bestellt werden konnten.**

25. Die willkührliche Vorschrift der Route auf abzusendenden Briefen kann nur in so fern befolgt werden, als die bestehenden Verträge es zulassen. In der Regel wird die Versendung auf der wohlfeilsten oder schnellsten Route bewerkstelligt.

26. Briefe und Schriften mit angegebenem Werth oder effektivem Inhalt von Gold oder Silber, sind nicht der Brief-Post, sondern den betreffenden Postwagens-Expeditionen aufzugeben, und werden durch solche versandt.***

* Die Reklamationsfrist beträgt seit 1895 in der Schweiz ein Jahr; die Entschädigung für eingeschriebene Briefe im Verlustfalle 50 Fr.

** Diese Haftung besteht auch heute noch.

*** Eigentümlicherweise werden Wertbriefe im Innern der Schweiz stets noch mit der Paketpost befördert, im Gegensatz zu den meisten andern Ländern.

27. Ein zur Post gegebener Brief kann, falls er sich noch vorfindet, nur gegen Vorweisung des Siegels, womit selbiger besiegelt ist, oder einer von der gleichen Hand geschriebenen Abschrift der Adresse, zurückgegeben werden.

28. Briefe, mit franco bezeichnet, welche im Brief-Einwurf gefunden werden, sind in der Regel mit der Bemerkung: boïte, welche neben das Wort franco gesetzt wird, als gewöhnliche oder Tax-Briefe zu versenden.

Befinden sich in selbigem hingegen Briefe, die wegen nothwendiger Frankatur oder wegen fehlerhafter Adresse nicht versandt werden können, so sind diese den bekannten Aufgebern möglichst schnell zurückzustellen; oder falls (nach äussern Kennzeichen des Briefs) derselbe nicht mit Zuverlässigkeit auszumittlen ist, als Rebut-Briefe zu behandeln.

Wo es thunlich ist, mag auch eine Einladung an den Adressaten zu Beziehung des Briefs gegen das Postgeld abgesandt werden.

Zu Vermeidung indessen von Verspätungen und andern Nachtheilen wird jedem Geschäftsmann oder Inhaber eines Brief-Faches gestattet, vermittelst Einschreibung auf einem besondern Verzeichniss im Expeditions-Bureau, nebst Beidrückung seines gewohnten Siegels, die Erklärung abzugeben, dass solche innert der erforderlichen Frankatur-Zeit im Brief-Kasten vorgefundene Franco-Briefe jeweilen für seine Rechnung frankirt werden mögen.

29. Die ankommenden, für Basel selbst bestimmten Briefe werden, sobald sie im Expeditions-Bureau taxiert sind, dem Distributions-Bureau zur vorschriftsmässigen Bestellung, vermittelst der Brief-Fächer oder des Briefträgers übergeben. Während der Dauer des Erlesens wird in diesem Bureau keine Antwort ertheilt; ausgenommen für die Frankirung von abgehenden und Nachfrage von Poste restante-Briefen. Es wird deshalb, so oft eine Erlesung Statt findet, eine Anzeige an das Fenster gesteckt.

30. Kommt während der Dauer des Erlesens, bevor mit dem Einschreiben ins Conto-Buch der Anfang gemacht ist, noch eine Post an, so soll selbige gleichzeitig mit der früher angekommenen ausgegeben werden; geschieht es hingegen später, so soll dafür eine besondere Ausgabe Statt finden, es wäre denn, dass durch Vereinigung mit der früher angekommenen Post, diese dennoch nicht mehr als um circa 5 Minuten verspätet würde.

31. Die Ausgabe findet gleichzeitig für alle Fächer Statt, und eine frühere Ausgabe oder sonstige Begünstigung für einzelne Personen oder Briefe, es betreffe denn amtliche Gegenstände, ist durchaus nicht zulässig. Ausnahmen hievon mögen nur in ausserordentlichen Fällen, mit Genehmigung des Post-Direktors, und wofern keine Benachtheiligung irgend jemand anders dabei denkbar ist, gestattet werden.

Aus gleichem Grunde sollen auch die durch den Briefträger zu bestellenden oder Poste restante adressirten Briefe des gleichen Courriers nicht vor der Ausgabe am Fenster abgegeben werden.

32. Jeder hier ansässige Geschäftsmann oder Partikular, so wie auch Behörden und Corporationen, können bei dem Post-Amts-Direktor um Bewilligung eines Brief-Fachs einkommen, mit welcher für jene die Verbindlichkeit eintritt, den monatlichen Post-Conto jeweilen vor Ablauf der ersten drei Wochen des folgenden Monats unbeanstandet zu berichtigen, oder etwaige Irrungen durch Vorweisung der nummerirten Porto-Zettelchen, welche mit den Briefen ausgegeben werden, in gehöriger Reihenfolge zu belegen.

Saumseligen Zahlern wird das Brief-Fach wieder entzogen.*

* Heute muss für die Brieffächer je nach der Gattung eine bestimmte monatliche Taxe bezahlt werden, während die Fächer der kantonalen Post taxfrei waren.

33. Die durch den Briefträger zu bestellenden Briefe sollen jederzeit beförderlichst vertragen werden. Es ist derselbe gehalten, täglich wenigstens zwei Umgänge durch die Stadt zu machen; nemlich Vormittags mit den des gleichen Morgens und Abends vorher und Abends vorher angekommenen Briefen; des Abends mit denjenigen, welche im Winter bis 2 Uhr, im Sommer bis 3 Uhr Nachmittags angekommen sind. Dagegen ist derselbe weder verpflichtet in die Häuser hinauf zu gehen, noch die Briefe anders, als gegen sogleich baare Bezahlung des Porto abzuliefern.

34. Alle rekommandirten Briefe werden vertragen, und deren Empfang ist von dem Adressaten selbst oder einem Bevollmächtigten sogleich zu bescheinigen. Solche werden mit einer Vertrag-Gebühr von 4 kr. belegt.

35. Briefe, welche noch nicht geöffnet, noch sonst augenscheinlich verletzt worden, können innerhalb Monatsfrist dem Post-Amt wieder zurückgegeben werden, und das ausgelegte Porto wird zurück erstattet Für geöffnete Briefe hingegen ist diese Rückerstattung in keinem Falle verbindlich.

36. Reklamationen hinsichtlich des Porto eines empfangenen Briefs, sollen in der Regel, bevor derselbe geöffnet wird, gemacht werden, indem vielfältig nach geschehener Oeffnung die Unrichtigkeit der Taxe nicht mehr mit Zuverlässigkeit kann ausgemittelt werden.

Uebrigens können auch jederzeit die reglementarischen Tax-Tarife für Porto- oder Franco-Briefe auf dem Post-Amt eingesehen werden.

37. Briefe, welche Poste restante adressirt, sind müssen auf dem Post-Bureau abgeholt werden, und zwar so viel möglich, persönlich; auch darf für deren Verabfolgung ein Ausweis verlangt werden.

Solche Briefe werden, wenn sie nicht innerhalb 3 Monaten abverlangt werden, als Rebuts zurückgesandt.

38. Briefe an unbestimmte Adressen gehören zwar in der Regel, gleich denjenigen an unbekannte Personen,

zu den Rebuts. Es soll jedoch, wofern es nicht blose Impressen, Cirkulairs, Lotterie-Briefe u. dgl. betrifft, getrachtet werden, solche den wahren Adressaten zukommen zu lassen. — Zu diesem Ende werden, so weit es angemessen oder anwendbar ist, nach dem bisherigen Modus diejenigen Personen, für die ein solcher Brief muthmasslich bestimmt seyn möchte, eingeladen, auf eine bestimmte Zeit auf dem Post-Bureau sich einzufinden, um ihre Ansprüche auf selbigen geltend zu machen; wobei auch auf Begehren, und falls für das Auslag-Porto gehaftet wird, dessen Oeffnung Statt finden kann; — es kann jedoch nach Maassgabe der Umstände oder besonderer gegründeter Muthmassungen von diesem Modus abgewichen werden.

39. Um die richtige Bestellung der Briefe an hiesige Partikularen zu erleichtern, und unwillkührliche Verwechslungen, besonders bei zahlreichen Geschlechtern, möglichst zu vermeiden, wird auf dem Post-Amt ein Adress-Buch eingeführt, in welchem jeder Partikular oder Geschäftsmann seine eigenthümliche Unterschrift, Benennung oder Firma einzutragen eingeladen ist — nebst beliebiger Bezeichnung des Domicils und Beifügung des gewohnten Siegels, um die etwaigen Retour-Briefe erkennen zu können.*

40. Verweigerte oder aus irgend einem Grund nicht bestellbare Briefe (Rebuts) werden in der Regel an dasjenige Bureau oder diejenige Post-Verwaltung, von welcher sie herrühren, zurückgesandt, unter blosser Anrechnung der Auslag-Porti und ohne Rückvergütung der Frankaturen.

Die auf solche Weise dem hiesigen Post-Amt zurückkommenden oder sonst nicht bestellbaren Briefe sind den hiesigen Aufgebern zurückzustellen, gegen Vergütung von 2 kr. für jeden unfrankirten Brief, nebst Zuschlag der etwaigen Transit-Gebühren oder sonstigen Auslagen.

---

* Schon die kaufmännische Post kannte ein solches Adressbuch der Geschäftsleute und Firmen, woraus dann das Ragionenbuch entstand.

Briefe mit dem hiesigen Stempel, deren Aufgeber, äussern Kennzeichen nach, nicht auszumitteln ist, sind durch den Post-Direktor selbst zu öffnen, um selbigen zu erforschen, und dann wieder zu versiegeln.

41. Gedruckte Cirkulairs, welche bei der Aufgabe nicht frankirt werden, sollen mit einem bekannten Kennzeichen des Aufgebers versehen seyn, um auf deren Versendung Anspruch machen zu können.

42. Alle hier aufgegeben Briefe werden auf der Adress-Seite mit dem Stempel: Basel, in Verbindung mit dem Datum ihrer Aufgabe oder ihres wirklichen Abgangs, versehen; so wie desgleichen auch die durch das hiesige Distributions-Bureau zu bestellenden Briefe mit dem Datum ihrer Ankunft auf der Rückseite gestempelt werden.

Bestimmung hinsichtlich der Postwagen-Stücke.

43. Zur Versendung mit den Post- oder Packwagen sind in den betreffenden Bureaux aufzugeben: nicht nur alle Gelder und sonstige Gegenstände (folglich auch Briefschaften), welche eine Werth-Angabe tragen, sondern auch alle Waaren, Effekten und Pakete ohne Werth-Angabe, welche ihres Gewichts oder Umfangs halben sich nicht für die Briefpost eignen, oder, weil sie durch diese einer höhern Porto-Taxe unterliegen würden, vorzugsweise der fahrenden Post (Postwagen) übergeben werden wollen und dürfen.

44. Es dürfen von den Postbureaux gar nicht angenommen werden: Gegenstände gefährlicher Art, oder die andern Frachtstücken verderblich seyn könnten, namentlich Schiesspulver, Knallsilber, Vitriolöhl, Scheidewasser, Weingeist, Terpentinöhl etc. Ebenso Flüssigkeiten und andere Artikel überhaupt, wenn sie nach einzeln Richtungen, besondern Vorschriften gemäss, nicht versandt werden dürfen; oder Frachtstücke, welche wegen Grösse, Form oder Gewicht nicht verladen werden können.

45. Im Allgemeinen sind bei Aufgabe jedes Postwagenstücks folgende Erfordernisse zu beachten, als: angemessene Packung und Versieglung, deutliche Adressirung, Angabe des Inhalts, ferner des Werths oder Gewichts; endlich der Name des Aufgebers, und überdiess die etwaigen besondern Vorschriften.

46. Hinsichtlich der Packung ist auf Grösse, Gewicht, Inhalt und Werth des Stücks, so wie auf Entfernung des Bestimmungs-Orts Rücksicht zu nehmen, und besonders auf Festigkeit und Verwahrung vor Nässe zu sehen.

Kleine Geld-Sendungen in Briefen sollen nicht blos darein gelegt, sondern in Papier gewickelt, darin befestigt werden. Diess muss zudem, wenn es Goldstücke sind, die durch deutsche Postwagen oder nach Oestreich versandt werden sollen, auf dem Posthause, in Gegenwart des Expeditoren geschehen, der diesen Briefen auch das Amtssiegel aufzudrücken hat.*

Geld-Rollen und Groupps sollen in starkes, mehrfach und satt gerolltes Papier, Leinen oder Wachstuch gepackt und mit Schnüren fest umbunden seyn.

Geld-Sendungen über 60 Pfund an Gewicht sollen überdiess entweder in Stroh oder in gute Kisten oder Fässchen verpackt, und mit einem Frachtbrief versehen seyn, worin das Brutto-Gewicht und der Werth genau angegeben, und das Pettschaft, womit das Collo besiegelt, ausgedrückt ist.

Schwerere Geld-Sendungen als von Pfund 125 per Collo werden nicht angenommen.

Kostbare und andere Waaren, welche durch Druck, Reibung, Nässe etc. leicht Schaden leiden, sollen in doppelten Umschlag, wovon der eine von Wachstuch, oder auf sonstige angemessene Weise gepackt seyn.

* Die offene Aufgabe von Wertsendungen ist heute in der Schweiz nicht zulässig; dagegen wird sie in Russland noch verlangt und in Oesterreich gestattet.

Glas, Porzellan, Uhren, und andere zerbrechliche Gegenstände müssen mit gehöriger Sorgfalt und Festigkeit in passende Kisten gepackt werden, um gegen Druck und Erschütterung möglichst geschützt zu seyn.

47. Die Versieglung, besonders bei Geldern, und andern Gegenständen von Werth, soll aus gutem, haltbarem Siegellack mit Pettschaft-Abdruck bestehen, und auf passende oder vorschriftsmässige Weise (auf Fugen, Nath, Umschlag, Schnüren) angebracht seyn.

48. Die Adresse, oder ein diese vertretender Frachtbrief, soll lesbar und deutlich abgefasst, und der Adress-Ort bestimmt bezeichnet seyn.

49. Eine bestimmte Inhalts-Angabe ist erforderlich, damit man sich hinsichtlich der Annahme und angemessenen Behandlung darnach richten könne. Besonders ist jede Art von Flüssigkeit und zerbrechliche Waaren, welche jedenfalls nur auf Gefahr des Versenders angenommen werden, als solche anzugeben und zu bezeichnen.

50. Die Werth-Angabe ist erforderlich nicht nur für alle Gelder, sondern auch alle sonstigen Gegenstände, für welche der Aufgeber die Garantie des Post-Instituts in Anspruch nimmt, indem sich diese Garantie nach jener Angabe regulirt.

Ueberdiess richtet sich nach solcher die Tarifmässige Porto-Taxe von allen Stücken, welche nach dem Werte berechnet mehr Porto abwerfen, als nach der Gewicht-Taxe.*

51. Jede Gewichts-Angabe soll verificirt werden. Das Gewicht ist jedoch blos bei solchen Stücken anzusetzen erforderlich, die nach selbigem zu taxiren sind, wofern keine besondern Vorschriften etwas anders bestimmen.

52. Der Name des Aufgebers jedes Stücks soll angegeben und eingeschrieben werden; bei unbekannten

* Diese eigenartige Tarifbestimmung finden wir noch heute in den Paketposttarifen für Italien und Frankreich.

Personen auch die Wohnung. Derselbe haftet bei unbestellbar zurück kommenden Stücken für hin- und her-Porto derselben, und kann daher auch bei Gegenständen, die nicht durch sich selbst hinlängliche Sicherheit dafür darbieten (namentlich bei Flüssigkeiten, Mustern und leicht zerbrechlicher Waare), zu deren Frankatur angehalten werden.

53. Die Stücke, die frankirt werden wollen, oder müssen, sollen auf der Adresse, oder im beigegebenen Frachtbriefe, als solche bezeichnet seyn.

Diese Frankatur kann in der Regel nur so weit geschehen, als die vorhandenen Tarife die Taxen ausweisen. In besondern Fällen jedoch, wo es dem Aufgeber wichtig ist, dass sie bis an den Bestimmungs-Ort Statt finde, mag diess auch, oder so weit als möglich, vermittelst eines Franco-Zettels bewerkstelligt werden, welcher, von dem Aufgeber unterschrieben, dem abgehenden Stücke beigelegt wird. Nach dessen Zurückkunft ist der Total-Porto-Betrag nebst einer Gebühr von 6 kr. zu entrichten.

54. Die etwa erforderlichen, besondern Belege, als Frachtbriefe, Inhalts-Erklärungen, Ursprungs- und Gesundheits-Zeugnisse etc. müssen bei der Aufgabe beigelegt werden.

Nach Holland, Belgien, Hessen, Sachsen, Preussen, und den östreichischen Staaten sind für alle Postwagenstücke Frachtbriefe und Inhaltserklärungen erforderlich, letztere für Stücke nach den östreichischen Staaten gedruckt und doppelt ausgefertigt. Nach den Niederlanden ebenfalls doppelt, in französischer Sprache und zudem sehr spezifiziert. Genauere Auskunft deshalb ertheilen die betreffenden Expeditionen.

55. Die gewöhnliche Versendungsweise aller Postwagen-Stücke ist der Convenienz der Verwaltungen nach den zwischen ihnen bestehenden Verkommnissen überlassen, und wird durch öffentliche Bekanntmachung zur Kenntniss des Publikums gebracht. Dem Aufgeber steht

es indessen frei, falls keine bestimmten Hindernisse obwalten, eine andre als die gewöhnliche Route für die Versendung zu bezeichnen, in welchem Falle er sich aber auch den mit solcher verbundenen Taxen und Vorschriften zu unterziehen hat.

56. Dem Aufgeber eines Postwagen-Stücks ist auf sein Verlangen ein laut Formular auszustellender Postschein zu ertheilen, welcher auf 3 Monate gültig, und wofür die Gebühr von 6 kr. (mit Einschluss der Stempel-Taxe) zu bezahlen ist.

57. Wünscht der Aufgeber, durch Vermittlung der Post, eine von dem Adressaten selbst unterschriebene Empfangs-Bescheinigung zu erhalten, so ist dem Postwagen-Stück ein Abgangs-Schein-Formuler beizufügen, das von dem Adressaten unterschrieben, zurück zu senden, und dem Aufgeber einzuhändigen ist, wogegen selbiger die betreffenden Auslagen, oder eine dem Porto eines doppelten Briefs vom Adress-Ort gleichkommende Gebühr zu entrichten hat.

58. Ist der Aufgeber in Zweifel hinsichtlich der richtigen Bestellung irgend eines Stücks, so hat er sich bei der betreffenden Expedition zu melden, damit ein Laufzettel (Reklamation) abgefertigt werde, welchem, falls der erste ohne Erfolg bleiben sollte, ein zweiter und dritter nachzusenden ist. Ergibt sich bei Rückkunft dieses Zettels, auf welchem von Post-Amt zu Post-Amt die ordnungsmässige Bestellung nachzuweisen ist, dass dieselbe bis in die Hände des Adressaten richtig Statt fand; oder dass wenigstens die Schuld verzögerter oder nicht erfolgter Bestellung nicht den Posten beizumessen ist, so hat der Reklamant für eine solche Nachfrage die gleiche Gebühr, wie laut § 57, zu entrichten.

59. Spesen-Vergutungen für aufgegebene Stücke, in gewissen Fällen sogar Nachnahme des ganzen Betrags unbedeutender Sendungen werden zwar zur Erleichterung des Verkehrs gestattet, jedoch mögen solche nur unter

angemessener Vorsicht gegen möglichen Missbrauch und Schaden Statt finden.

60. Jede Ansprache oder Reklamation in Bezug auf aufgegebene Stücke muss ordnungsgemäss innerhalb der ersten 3 Monate, vom Tage der Aufgabe an gerechnet, Statt finden, und zwar in der Regel von Seite des Aufgebers, indem den natürlichen Vertrags-Verhältnissen nach das Post-Institut niemals gehalten seyn kann, auf eine Ansprache von Seite des Empfängers oder Adressaten einzutreten, wenn es nicht freiwillig geschieht, oder wenn nicht besondere Bestimmungen oder Verkommnisse letztern zu einer solchen berechtigen.

61. Ergibt sich in Folge der gemachten Nachforschungen hinlänglicher Grund zu irgend einer Ersatz-Forderung, so ist selbige zu bestimmen: bei verlornen Stücken, nach deren bei der Aufgabe angegebenem Werthe; bei beschädigten Stücken, nach einer unparteiischen, im Verhältniss des angegebenen Total-Werths gemachten Schatzung.*

62. Die ankommenden Postwagen-Stücke, welche sogleich nach ihrer Einschreibung und Taxirung auszugeben oder zu vertragen sind, dürfen nicht anders, als gegen unbedingte Annahme, gültige Bescheinigung und baare Bezahlung des angesetzten Porto, abgeliefert werden.

Im Fall von Abwesenheit des Adressaten und Ermanglung eines speziell Bevollmächtigten oder sonstigen zuverlässigen Stellvertreters, dessen Bescheinigung genügende Sicherheit gewähren könne, so wie auch im Falle irgend eines andern Anstandes, ist jedes Stück wieder auf das Bureau zurück zu bringen, und zugleich der Adressat einzuladen, solches dort zu beziehen, und mit dem Expeditoren hinsichtlich der etwaigen Anstände sich zu verständigen.

---

* Die gesetzlichen Bestimmungen für die Regelung der Entschädigungs-Ansprüche sind heute noch wesentlich dieselben; für Stücke ohne Wertangabe beträgt seit 1895 die Entschädigung 15 Fr. per Kg. im Maximum.

63. Wiewohl in der Regel blos die Poste restante-Stücke auf der Post abzuholen sind, so wird, um den Wünschen derjenigen Handlungs-Häuser und Partikularen Rechnung zu tragen, welche auf den schleunigstmöglichen Empfang der ihnen adressirten Stücke einen besondern Werth setzen, die Anordnung getroffen, dass sie selbige dort ebenfalls können abholen lassen.

Zu dem Ende haben die betreffenden Häuser durch Einschreibung auf besondern Verzeichnissen, welche in den beiden Messagerie-Bureaux unterhalten werden, sich jeweilen für diese Abholung zu erklären; in Folge dessen selbigen durch Zettel, welche in ihre Fächer gelegt werden, täglich von den angekommenen Stücken Kenntniss gegeben wird. Gegen diese, durch die Adressaten unterschriebenen Zeddel sind diese Postwagen-Stücke unfehlbar gleichen Tags zwischen 10 und 12 Uhr Morgens abzuholen; deren Porto aber wird sodann gegen Rückgabe des Zettels und Bescheinigung auf dem Vertrag-Buch eingezogen.

64. Sichtbar oder muthmasslich schadhafte Stücke sollen nur mit angemessenem Vorbehalt von dem betreffenden Condukteur angenommen, oder falls sie sich in einem geschlossenen Felleisen oder Groupp-Sacke befanden, gehörig untersucht, ganz offene Geldsendungen nachgezählt, und der Befund constatirt werden.

Ist ein solches Stück nach Basel selbst bestimmt, so ist der Adressat einzuladen, auf dem Bureau (und zwar gleichen Tags) Einsicht davon zu nehmen und sich zu erklären, ob er es unbedingt annehmen wolle oder nicht.

Wird diese unbedingte Annahme verweigert, und kann man sich hinsichtlich der Uebergabe nicht auf passende Weise verständigen, so steht dem Postamte zu, diejenigen Massregeln zu ergreifen, die es nach Massgabe der Umstände und speziellen Vorschriften am zweckmässigsten erachten wird.

65. Jedes einmal angenommene und bescheinigte Postwagen-Stück kann in der Regel nicht mehr verweigert oder zurück gegeben werden; daher jeder Adressat bei Empfangnahme auf die unversehrte Beschaffenheit der Packung und Siegel zu achten, und im Falle irgend eines Anstandes das betreffende Stück vorläufig zurück zu weisen hat.

66. Bei Stücken an undeutliche oder unbestimmte Adressen ist, gleich wie bei Briefen, wo möglich zu trachten, den wahren Adressaten auszumitteln. In zweifelhaften Fällen darf jedoch von unbekannten Personen Garantie verlangt werden.

67. Jeder Abnehmer eines Postwagen-Stücks, das nicht an ihn selbst adressirt ist, hat seiner Bescheinigung jederzeit seinen eigenen Namen beizusetzen, und haftet der Post-Anstalt persönlich für dessen richtige Uebergabe an den wirklichen Adressaten.

68. Reklamationen, welche sich blos auf die Porto-Taxe eines versandten oder empfangenen Stücks beziehen, können durch blosse Beibringung des Umschlags, der Adresse oder des Frachtbriefs constatirt werden, vermittelst welcher solchen ordnungsmässige Folge gegeben wird.

69. Stücke, Poste restante adressirt, sind 3 Monate aufzubewahren (wofern sie durch einen so langen Aufenthalt nicht dem Verderben ausgesezt sind) und erst alsdann als unbestellbar zu betrachten.

70. Fremde und unbekannte Personen, welche auf den Bureaux Stücke zu bezieben wünschen, oder welche deren in ihrer Wohnung in Empfang nehmen wollen, haben sich hinsichtlich der Identität ihrer Person genügend auszuweisen, oder selbige durch eine hier wohnende, bekannte und gehörige Sicherheit darbietende Person beziehen und bescheinigen zu lassen.

71. Verweigerte oder unbestellbare Stücke werden auf dem Wege, auf dem sie hieher gekommen, zurückgesandt, wobei nicht nur das darauf haftende Porto bis hieher als

Auslage nachzunehmen ist, sondern auch, gemäss der stattfindenden Verträge, das Rück-Porto laut Tarif bezogen werden kann.

Von den Taxen.

72. Die hiesige Brief-Post-Taxe ist laut obrigkeitlicher Erkanntniss vom 21. November 1826 auf 4 kr. der einfache Brief, 6 kr. der doppelte, 8 kr. das Loth und 16 kr. die Unze festgesetzt worden; und ist ohne Unterschied der Gegend, wo die Briefe herkommen, noch an welchen Ort im Innern des Kantons sie bestimmt sind, anzuwenden.

Diese Taxe findet in dem Sinne Statt, dass sie entweder ausschliesslich auf den ankommenden oder abgehenden Briefen, oder hingegen nur zur Hälfte auf den Einen und zur andern Hälfte auf den Andern erhoben wird.

Jedenfalls ist zu dieser Taxe das ausländische Porto oder die Auslage bis an die Baselsche Grenze zu schlagen.

Diese Tax-Norm hat blos auf die aus dem Kanton abgehenden oder dahin bestimmten, keineswegs aber auf die transitirenden Briefschaften Bezug.

73. Die vorgeschriebene Brief-Taxe wird nach Verhältniss des Gewichts der Briefe in der bezeichneten Progression (Abstufung) angewendet.

Als einfach wird jeder Brief bis auf das Gewicht von $^1/_2$ Loth innstehend angesehen.

Als doppelt von $^1/_2$ bis 1 Loth innstehend.

Schwerere Briefe werden ganz nach dem Gewicht, jedes $^1/_2$ Loth für eine einfache, und $^1/_4$ Loth für $^1/_2$ Taxe gerechnet, wovon jedoch die deutschen Briefe eine Ausnahme machen.

Die zu berechnenden Transit-Taxen sind in gleichem Sinne anzuwenden.

Aus und nach Frankreich bestimmt das innstehende Gewicht jeweilen die höhere Taxe.

Aus und nach Deutschland und denjenigen Schweizer-Gegenden, wo Reciprozität besteht, findet die Progression nur $^1/_2$ Loth-weise Statt.

74. Bei Briefschaften oder andern Post-Gegenständen, die im Innern des Kantons zu bestellen sind, muss das Ungerade der sich treffenden Taxe jeweilen bis auf volle 2 kr. ergänzt werden.

75. Für Plis oder Schriften ohne Werth-Angabe in grossem Format und unter Umschlag, Cirkulairs, Zeitungen und andere Drucksachen unter Kreuzband, so wie auch Muster ohne Werth, welche in Briefe eingeschlossen, angehängt oder besonders versandt werden, findet nach verschiedenen Richtungen, gemäss den bestehenden Verträgen, Tax-Ermässigung Statt.

76. Die Taxen für Briefe und Postwagen-Stücke, die der Post aufgegeben die Grenze des Kantons nicht überschreiten, sind, wie folgt, festgesetzt:

Briefe bis 1 Loth Gewicht à . . . . . 2 kr.
dito über ein Loth — à . . . . . 4 kr.
Cirkulairs, Zeitblätter, Anzeigen, Kursblätter etc., welche in Quantität oder Abonnements-weise dem Post-Amt zur Bestellung übergeben, jedoch nur frankirt besorgt werden, 1 Rppn. per Stück bis 1 Bogen.*
Jedes Päckchen oder einzuschreibender Gegenstand, wenigstens . . . . 4 kr.
Valoren, bis Fr. 400 . . . . $^1/_8$ %.
Der Ueberschuss . . . . . . $^1/_{16}$ %.
Gewicht: die ersten 10 Pfund à 2 kr. per Pfund.
Der Ueberschuss à . . . 1 kr. „ „

77. Der vorgedachten Taxe unterliegen auch die aus Deutschland und Frankreich kommenden oder dahin bestimmten Postwagen-Stücke, welche nicht in Basel selbst, sondern in rückliegenden Ortschaften des Kantons zu

* Es geht hieraus hervor, dass für den Kanton ein Lokalrayon mit niedrigern Taxen bestand; die Zeitungstaxe beträgt heute 1 Ct. per Exemplar bis 75 gr.

bestellen sind oder daselbst aufgegeben werden; wozu dann noch das ausländische Porto zu schlagen ist.

Die Taxen der Postwagen-Stücke hingegen zwischen dem Kanton Basel und andern Theilen der Schweiz regulieren sich einzig nach den Vertrags-Bestimmungen mit den betreffenden Post-Verwaltungen.

Die desfalls bestehenden Grundlagen oder Tarife, so wie auch der ausländischen Verwaltungen, soweit solche bekannt sind, können jeweilen in den betreffenden Bureaux eingesehen werden.

78. Jedes nach dem Kanton Basel bestimmte eingeschriebene Post-Stück unterliegt einer Bestellungs-Gebühr von 4 kr.

Jeder auszustellende Empfang-Schein ist ebenfalls mit 4 kr., und für den erforderlichen Stempel mit 2 kr. extra zu bezahlen.

Die Passagier-Karten werden nach jeweiliger Vorschrift bezahlt.

Vom Betrag der Nachnahmen auf jeder Art von Post-Gegenständen, welche beim hiesigen Post-Amt aufgegeben werden, ist eine Provision von 2 pr. Ct. mit Ergänzung der Bruchzahl bis auf 2 kr. zu erheben, welche vom Aufgeber sogleich zu entrichten oder zur Nachnahme zu schlagen ist. Würde jedoch nach dieser Berechnung die Provision mehr betragen, als das tarifmässige Geld-Porto (nebst Bestellungs-Gebühr) des Nachnahm-Betrags vom Adress-Ort bis hieher, so ist solche dieser letztern Taxe gleichzustellen.

Für Empfangs-Bescheinigungen vom Adressaten selbst, welche nach Anleitung der §§ 57. und 58 eingeholt werden, wird, hinsichtlich der Gebühr, auf diese beiden Artikel hingewiesen.

Die Reisenden betreffend.

79. Alle Personen mögen als Passagiere in den Post- oder Eilwagen angenommen werden, welche nicht durch

anstössige Eigenschaften, bedenkliche Umstände oder gemäss besonderer Vorschriften mit Grund davon auszuschliessen sind.

80. Die Rang-Ordnung der Plätze reguliert sich nach der Einschreibung auf dem hiesigen Post-Amt und geht so weit als die Dienst-Reglements nach den verschiedenen Richtungen es gestatten.

Jeder Platz in dem Wagen hat seine Nummer, nach deren Reihenfolge die Plätze vergeben werden, wofern nicht die Reisenden bei der Einschreibung eine andere Auswahl unter den noch freien Plätzen treffen, was ihnen, wofern deshalb keine abweichende Vorschrift besteht, zusteht.

81. Die Einschreibung geschieht auf dem betreffenden Bureau und gegen die tarifmässige Taxe, indem ein Platz, so lange er nicht bezahlt ist, von Seite der Expedition als unbestellt angesehen werden kann. Plätze nach dem Innern des Kantons können jedoch meistens erst nach Ankunft der weiters herkommenden Postwägen zugesichert werden.

82. Für Kinder unter 10 à 12 Jahren können nach der Schweiz auch halbe Plätze vergeben werden, jedoch nur mit dem Vorbehalt, dass dadurch keiner erwachsenen Person (selbst wenn sich eine solche erst später melden sollte) ihr ganzer Platz geschmälert werde. Wäre dies der Fall, so muss das Kind entweder den ganzen Platz bezahlen oder zurücktreten.

83. Es sollen nie mehr Plätze vergeben werden, als der Wagen vorschriftsgemäss fassen mag; es sey denn, dass die überzähligen Reisenden entweder vermittelst Beiwägen nachgeführt, oder sonst ohne Belästigung oder mit ausdrücklicher Einwilligung der übrigen Reisenden mitgenommen werden können.

84. Jedem Reisenden, mit Ausnahme derjenigen nach dem Kanton und für ganz kleine Distanzen, ist ein gedrucktes, die nähern Bestimmungen des Platzes enthalten-

des Passagier-Billet zuzustellen, worin der Name des Reisenden, der Ort seiner Bestimmung, Spezification des bezahlten Betrags nebst Taxe des Billets, Datum und Stunde des Abgangs und die Nummer des Platzes auszusetzen sind.

Wo es angeht, mag auch ein Billet auf mehrere Plätze gestellt werden.

85. Ein bezahlter oder sonst zugesicherter Platz kann in der Regel nicht mehr abbestellt werden. Meldet sich indessen ein Passagier noch zu geeigneter Zeit, und jedenfalls vor Abgang des Wagens, dass er eines Vorfalls halber nicht abreisen könne, und wünscht, dass sein Platz auf einen andern Tag übertragen werde, so mag seinem Ansuchen, wofern keine andere Person musste zurück gewiesen werden und nach Massgabe sonstiger Umstände ohne weitere Gebühr entsprochen werden; erklärt er sich hingegen, auf den Platz ganz zu verzichten, so kann gegen Rückgabe des Passagier-Billets (dessen Taxe auf jeden Fall verfallen ist) eine den Umständen angemessene Rückvergutung bis auf die Hälfte des Betrags durch den Post-Direktor bewilligt werden.

86. Jeder Platz soll in der Regel wenigstens 1/4 Stunde vor der festgesetzten Abgangs-Zeit des Wagens bestellt werden, indem die Expeditionen nicht gehalten sind, spätere Bestellungen anzunehmen.

87. Das Gepäck der Reisenden, das nicht unter deren direkten Verwahrung bleibt, ist zugehöriger Zeit, die dem Reisenden bei der Einschreibung angezeigt wird auf das betreffende Bureau zu liefern, und es ist rathsam, wo es nicht förmlich vorgeschrieben ist, dass jedes Stück mit der Adresse des Reisenden, und als Passagier-Gut bezeichnet sey. Nach Deutschland soll auch der Werth jedes Stücks angegeben seyn, wenn auf Garantie dafür von Seite der Post Anspruch gemacht werden will, und es müssen solche eingeschrieben werden. Reisende nach der Schweiz hingegen müssen ihr sämmtliches Gepäck selbst

beaufsichtigen, und besonders beim Auf- und Abpacken, so wie beim Wechseln der Wägen darauf Acht haben, indem nicht die Post-Institute selbst, sondern blos die Condukteurs für das Fehlende verantwortlich gemacht werden können.

88. Jeder Reisende hat das vorschriftmässige Quantum Gepäck (worunter Koffer, Felleisen, Reise-Säcke u. s. w. verstanden werden), gewöhnlich 30 oder 40 Pfund, Kinder die Hälfte, frei; das etwaige Uebergewicht hat er nach dem Tarif zu verguten.

Gelder statt Gepäck mitzuführen, ist nicht erlaubt.

89. Die Reisenden, welche Karten gelöst haben, sollen in der Regel immer auf dem Post-Hause ein- und aussteigen und sich daselbst pünktlich einfinden. Anderwärts einzusteigen, wofern dies überhaupt statthaft ist, kann jedenfalls nur mit Wissen und Genehmigung des Expeditoren geschehen. Das Gepäck aber soll durchaus nirgend anders als auf dem Post-Hause auf- und abgeladen werden.

90. Personen, welche ohne einen Platz vorausbestellt zu haben, entweder im Moment der Abfahrt des Wagens oder bei dessen Durchfahrt auf der Strasse, mitzureisen wünschen, können zwar, wofern keine abweichende Vorschrift oder irgend ein anderes Hinderniss obwaltet, mitgenommen werden; da der Condukteur aber für die Passagier-Taxe nach dem Tarif haftet, so ist er befugt, sich selbige gleich beim Einsteigen bezahlen zu lassen. Reisen selbige weiter als das Baselsche Post-Territorium sich erstreckt, so sind sie gehalten, sich auf dem angrenzenden Post-Bureau einschreiben zu lassen.

91. Nur im Einverständniss mit der Reise-Gesellschaft und jedenfalls aus verschlossenen Pfeifen, darf Tabak geraucht werden.

Hunde dürfen im Wagen keine mitgeführt werden.

Auch in andern Beziehungen wird von Seite der Reisenden ein anständiges Benehmen gegen die übrige Reise-Gesellschaft erwartet.

Die Condukteurs sind angewiesen, jeder gegründeten Klage von Seite der Reisenden Abhülfe zu verschaffen.

92. Die ankommenden Reisenden haben für die Fortschaffung ihres Gepäcks vom Post-Hause selbst zu sorgen.

Die Zeitungen betreffend.

93. Die Zeitungs-Expedition, welche mit dem Distributions-Bureau verbunden ist, besorgt für Rechnung des hiesigen Post-Amts sowohl die Abonnements als die regelmässige Versendung oder Ausgabe hiesiger und auswärts erscheinender Zeitungsblätter.

94. Die Preise der Blätter werden nach den bestehenden reglementarischen Vorschriften berechnet, und können im Tarif ersehen werden.

95. Das Abonnement muss jederzeit zum Voraus bezahlt werden, indem die Bestellung auswärtiger Blätter erst auf geschehene Zahlung hin Statt findet; demnach auch, damit keine Lieferungs-Verspätungen eintreten, solche frühzeitig genug erfolgen muss, dass die Bestellung zu gehöriger Zeit am Verlags-Orte des betreffenden Blattes eintreffen könne.

96. Die Zeitblätter werden regelmässig mit den gewöhnlichen Brief-Posten versandt. Sollte in besondern Fällen eine noch schnellere oder expresse Spedition derselben gewünscht werden, und diesem Wunsche entsprochen werden können, so ist das Post-Amt jedenfalls befugt, die ausserordentlichen Kosten dafür anzurechnen.

97. Die Ausgabe der ankommenden Zeitungen soll immer mit möglichster Beförderung und ohne diejenige der gleichzeitig angekommenen Briefe abzuwarten, vorgenommen werden; jedoch eben so wenig der schleunigst* möglichen Ausgabe der Briefe hinderlich seyn; demnach sobald wegen Erlesung der Briefe vorschriftsgemäss der

* Eine Bevorzugung der Zeitungen bei der Distribution findet heute nicht mehr statt; dieselben sind den gewöhnlichen Briefen gleichgestellt.

Schalter geschlossen wird, und so lange er geschlossen bleibt, keine Zeitungen mehr abgegeben werden.

98. Das hiesige Post-Amt haftet nicht für die Unrichtigkeiten oder Mangelhaftigkeiten in der Lieferung von auswärtigen Zeitblättern, die nicht von eigener Schuld herrühren, sondern kann blos seine Verwendung für Nachlieferungen oder Vergütungen, in so weit solche am Platze ist, eintreten lassen.

Verordnung 1835.*

Wir Bürgermeister und Rath des Kantons Basel-Stadttheil, haben in der Absicht das dem Staate zustehende Postregal vor Eingriffen zu schützen, verordnet wie folgt:

§ 1. Es ist Niemand gestattet von hier aus oder über das hierseitige Gebiet, auf Strassen oder nach Bestimmungen auf oder nach welchen obrigkeitliche, oder mit der hiesigen Postanstalt in Verbindung stehende, hiezu ermächtigte, Post- oder Eilwagen (Messageries, Diligences u. s. w.) bestehen, ähnliche Unternehmungen einzurichten oder zu unterhalten, noch mit auswärtigen Anstalten dieser Art für den Transport von Reisenden oder Postgegenständen sich in Verbindung zu setzen.

§ 2. Unter Post- oder Eilwagen u. s. w. werden alle Wägen verstanden, welche von einem Orte zu bestimmten Zeiten abgehend und ankommend, sich mit dem Transport von Reisenden oder Effekten befassen.

§ 3. Unter Postgegenständen hingegen sind zu verstehen: versiegelte Briefe, Zeitungen, Schriften, so wie Gelder, Packete und sonstige Gegenstände unter 12½ Pfund (⅛ Centner) an Gewicht.**

---

* Basler Staatsarchiv, Postakten A 1.

** Das Bundesgesetz über das Postregal vom 5. April 1894 umschreibt das Postregal wie folgt: Der Postanstalt steht das ausschliessliche Recht zu:

a) des regelmässigen und periodischen Transportes von Personen;
b) der Beförderung von Personen durch Extraposten;

§ 4. Dawiderhandelnde Unternehmer, so wie auch solche Personen, welche als Geschäftsführer, Schreiber, Conducteurs, Kutscher, Träger oder auf andere Weise zu dem Unterschleif behülflich sind, oder welche hiezu Lokalien hergeben, sollen dem Polizeigerichte verzeigt, und nach Maassgabe der Umstände mit einer Busse von Fr. 4 bis 25 belegt werden, welche im Wiederholungsfalle bis auf Fr. 50 erhöht werden kann. Dem Verleider kömmt ein Drittheil der Geldbusse zu.

§ 5. Diese Bestimmungen sind jedoch nicht auf das bestehende Botenwesen anwendbar, so lange solches dem öffentlichen Verkehr mit den nähern Umgebungen zuträglich erachtet und nicht zur Herstellung verbotener Verbindungen mit auswärtigen Anstalten missbraucht wird, so wenig als auf andere das Postregal nicht gefährdende Fuhrwerke.

§ 6. Die Angestellten der Polizei, so wie diejenigen der Postverwaltung und unter den Thoren, haben auf die Handhabung dieser Verordnung zu wachen, und Uebertretungen derselben zu verzeigen; der Polizei-Direktion bleibt überdiess unbenommen, Widerhandlungen im Betretungsfall sofort zu verhindern.

---

c) des Transports von verschlossenen Briefen und von Karten mit schriftlichen Mitteilungen (Postkarten);

d) des Transportes von Zeitungeu:

e) des Transportes von verschlossenen Sendungen aller Art, welche das Gewicht von 5 Kg. (10 Pfund) nicht übersteigen.

Die Bestimmungen über das Postregal sind somit fast dieselben geblieben. Noch anfangs der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts war hingegen der Begriff des Postregals noch sehr unentwickelt und meistens beanspruchte die Post blos den Transport verschlossener Briefe und Paketchen als ein ihr zustehendes Recht. Es erhellt dies auch aus der geringen Höhe der für Postregalverletzungen angedrohten Bussen in § 4; heute werden Uebertretungen dieses Fiscalgesetzes mit 1—500 Fr. und im Wiederholungsfalle mit bis 2000 Fr. Busse geahndet.

Gegeben um durchs Kantonsblatt und durch besondern Druck bekannt gemacht, an den gewohnten Orten angeschlagen, und den betreffenden Behörden zugestellt zu werden.

Basel, den 2. Mai 1835.

Im Namen von Bürgermeister und Rath
des Kantons Basel-Stadttheil.
Der Amtsbürgermeister:
K. Burckhardt.
Der Rathschreiber:
Lichtenhahn.

Der Postbeamte wird in den vorangegangenen Bestimmungen vieles wiederfinden, das heute noch in den Gesetzen und Reglementen der schweizerischen Postverwaltung in Kraft besteht und von der kantonalen Post auf die eidgenössische übergegangen ist. Es ist dies der beste Beweis, dass das Basler Postamt eine der am zweckmässigsten eingerichteten und verwalteten kantonalen Postanstalten war.

Unter der kundigen Leitung des Postdirektors Bernoulli nahm die Entwicklung des Basler Postwesens einen ruhigen Fortgang. Das Postamt befand sich immer noch in der Stadthausgasse, im heutigen alten Stadthause, war aber längst für den stets zunehmenden Verkehr nicht mehr genügend, so dass man sich nach einem andern Lokale umsehen musste. Schon 1837 wurde bei der Besprechung der Frage in der Postkommission das Kaufhaus in Aussicht genommen; die Verwirklichung des Planes verzögerte sich indessen, so dass man sich im alten Lokale mit baulichen Veränderungen behelfen musste. Die kantonale Verwaltung erhielt denn auch keine neue Heimstätte mehr, denn das umgebaute Kaufhaus, an dessen Stelle das heutige Hauptpostgebäude steht, wurde erst 1853 von der eidgenössischen Verwaltung bezogen. Wie

der Verkehr zunahm, so musste auch das Personal vermehrt werden. Bei der Neuorganisation bestand dasselbe aus dem Direktor, dem Kassier, fünf Offizianten, zwei Oberadjunkten und vier Adjunkten; daneben waren noch ein Briefträger und zwei Postdiener beschäftigt. Der Direktor bezog 2000 Fr. Gehalt, die Beamten erhielten je nach Dienstalter und Wichtigkeit des ihnen übertragenen Dienstes 600—1400 Fr. Der Briefträger bezog für sich und den von ihm zu stellenden Gehilfen 900 Fr., die Postdiener jeder 478 Fr. Die zu leistenden Amtskautionen stiegen von 1200 bis zu 12,000 Fr. Sämtliche Angestellte wurden auf je sechs Jahre gewählt. 1839 erhielten die Angestellten als Amtsabzeichen sogenannte „Plaques“ (Schilder), die wahrscheinlich das Basler Wappen trugen; bald darauf wurde auch die Uniformierung und zwar auf Kosten der Postkasse wieder eingeführt. Das Bestellpersonal wurde Ende der dreissiger Jahre vermehrt, indem sogenannte Faktoren für den Paketbestelldienst angestellt wurden. Zur Bequemlichkeit des Publikums wurden 1839 erstmals Briefkasten eingerichtet, und zwar im ganzen sechs, wovon fünf in den Vorstädten und einer in Kleinbasel.* 1843 beschloss der Rat deren Vermehrung um 10 Kasten; gleichzeitig schlug der Postdirektor Bernoulli die Einführung von Frankozettelchen nach englischem System vor, um dem Publikum zu ermöglichen, auch die frankierten Stadtbriefe in diese Briefkasten zu legen. Der Bericht der bestellten Spezialkommission über diese Neuerung wurde am 1. Februar 1843 abgegeben und lautet folgendermassen:

„In Erfüllung des uns erteilten Auftrags, behufs zweckmässigerer Einrichtungen bezüglich auf die Quartier-Briefkasten, Wohldenselben angemessene Vorschläge einzugeben, haben wir anmit die Ehre, Ihnen den Erfolg unserer diesfalsigen Beratung in Folgendem mitzuteilen. Die

* Solche Briefkasten waren in Zürich und Bern ebenfalls schon eingeführt worden; in Zürich war auch in jeder Aussengemeinde ein solcher angebracht.

Benutzung dieser Kästchen für Frankobriefe nach Basel selbst betreffend, so finden wir, dass sich dies am füglichsten nach dem englischen Modus durch Vorausverkauf von passenden Frankozettelchen bewerkstelligen lasse, in dem bereits mündlich erklärten Sinne. Diese Zettelchen könnten ungefähr mit folgender Aufschrift versehen sein: in der Mitte ein Baselstab, oben Stadtpost, unten 2½ Rappen. Diese Zettelchen würden nur blattweise zur vorgeschlagenen modifizierten Portotaxe von 1 Kreuzer per Stück verkauft und darüber gehörige Rechnung geführt. Jedes Blatt könnte allenfalls 24 Stück enthalten."

Die Ausführung dieser Vorschläge, die durch Beschluss des Kleinen Rates vom 10. Januar 1844 genehmigt wurden, erfolgte aber erst auf den 1. Juli 1845 mit noch anderen Massnahmen zur Verbesserung der Stadtpost. Der Geschäftsbericht der Postkommission pro 1845 gibt als Grund der Verzögerung an, dass vorher noch manche Vorkehren hätten getroffen werden müssen.

Wir ersehen aus dem Vorangegangen, dass die Vermehrung der Briefkasten die unmittelbare Ursache zur Einführung der Basler Briefmarken (Basler Täubchen) war. Wie wenig man sich aber von dieser Neuerung versprach, und wie wenig das Frankosystem damals noch eingelebt war, geht aus folgenden Ausführungen des Postdirektors Bernoulli hervor. Er sagt unter anderem:

„1. Der bedeutendste Absatz von Frankozettelchen à 1 Kreuzer wird im 1. Jahre stattfinden, als eine Neuheit, die manche probieren wollen. 2. Immerhin wird der Ertrag im 1. Jahre schwerlich auch nur die Kosten der neuen Einrichtung decken."

Die bisherige Stadtbrieftaxe von 2 Kreuzern war mit Einführung der Wertzeichen auf 1 Kreuzer (2½ Rappen alter Währung) ermässigt worden, da die mit Marken frankierten Briefe dem Postamte weniger Arbeit verursachten, als die andern. Herr Bernoulli sagt hierüber an einer andern Stelle: „Es mag zu bezweifeln sein, ob ungeachtet der

reduzierten Frankotaxe von 2 Kreuzer auf 1 Kreuzer per Stück diese Anordnung in hinreichendem Masse werde benutzt werden, um ausser den erforderlichen Verwaltungskosten (Stempel, Impressen etc.) auch noch zu verdienen oder nötig zu machen, dass deshalb von Seite der Regierung eine Ermächtigung nachgesucht werde."

Die Basler Briefmarken waren für den Stadtverkehr bestimmt und konnten nach auswärts, die drei Landgemeinden ausgenommen, nicht benutzt werden. Sie wurden in Blättern von 20 Stück zu 5 Batzen verkauft.*

Die Verbesserungen der Stadtpost bestanden darin, dass die Leerungen der Briefeinwürfe statt täglich zweimal nun täglich dreimal vorgenommen wurden; nach jeder Leerung fand sofort eine Bestellung statt. Die Zahl der Briefträger stieg hiedurch von drei auf fünf. Das übrige Bediensteten-Personal bestand aus sechs Mann.

Im Postamte selbst waren die alten Verhältnisse durch den zunehmenden Verkehr und namentlich durch die inzwischen hinzugekommene französische Eisenbahn unhaltbare geworden; 1845 wurde deshalb der folgende Vorschlag für die Neuorganisation gemacht:

Es werden folgende Bureaux eingerichtet:

Eine Briefexpedition mit zwei Beamten, denen ein Chef vorsteht.

Ein Distributions- und Zeitungsbureau mit drei Beamten und einem Chef.

Ein Passagier- und Eisenbahnbureau mit zwei Beamten, dessen Chef zugleich Inspektor über das Trainwesen und Adjunkt des Direktors würde.

---

* Eine Art Briefmarken wurde 1653 durch Velayer in Paris zum ersten Male mit den „Billets de port payé" eingeführt. Der Erfinder der heutigen Briefmarken ist ein schottischer Buchhändler Chalmers. Eingeführt hat sie zuerst in England im Jahre 1840 Rowland Hill, nachdem ähnliche Versuche in Schottland, Sardinien und Schweden vorausgegangen waren.

In Genf wurden die Briefmarken 1843 eingeführt (Histoire des Postes de Genève par Marc Henrioud).

Ein Bureau für fremde Postwagen mit einem Beamten.

Ein Bureau für schweizerische Postwagen mit einem Beamten.

Diese Einrichtungen traten auf den 1. Januar 1847 in Kraft.

Beziehungen nach Aussen.

Nachdem die Bemühungen einiger Kantone zur Wiederherstellung einheitlicher Zustände im Postwesen gescheitert waren, bildeten sich die alten, abgeschlossenen Kantonsverwaltungen im alten Geiste weiter aus. Die meisten auf Vereinheitlichung hinzielenden Anregungen fielen auf unfruchtbaren Boden. Der angeregten Transitfreiheit durch die ganze Schweiz trat Basel 1835 feindlich entgegen.

Erst die beiden Postkonferenzen in Zürich 1843 und 1844, die von je 13 Ständen beschickt waren, zeitigten erfreuliche Erfolge im Sinne der Vereinfachung und Vereinheitlichung des schweizerischen Postwesens. Der von Zürich erlassenen Einladung waren gefolgt die Postbehörden von Luzern, Glarus, Freiburg, Solothurn, Basel, St. Gallen, Graubünden, Aargau, Tessin, Waadt, Neuenburg und Genf; Bern blieb ferne. Nachdem in der Konferenz von 1843 die Entwürfe für verschiedene Konkordate festgestellt worden waren, blieb es derjenigen von 1844 vorbehalten, definitiv darüber zu beschliessen. Folgende Uebereinkünfte wurden teils von einigen, teils von allen teilnehmenden Verwaltungen auf den 1. Januar 1845 in Kraft erklärt:

1. Uebereinkunft zur Regulierung der Brieftaxen im Allgemeinen.

2. Uebereinkunft über die Passagiertaxen der Eil- und Postwagen.

3. Uebereinkunft zur Regulierung der Brieftaxe nach dem Gewicht.

4. Uebereinkunft über den Transit geschlossener Briefpakete.

5. Uebereinkunft betr. die Taxe von Schriften- und Mustersendungen.

6. Uebereinkunft zur Regulierung der Taxen von Druckschriften.

7. Uebereinkunft über das Tax- und Transit-Portosystem schweizerischer Zeitungen und periodischer Blätter.

8. Uebereinkunft über die Behandlung der Korrespondenzen bei dem Transit in geschlossenen Amtspaketen.

Verschiedene Beschlüsse über andere Punkte z. B. über ein Reglement betr. das Extrapostwesen wurden gefasst und den Ständen zur Ratifikation empfohlen. Die Ausführung der Beschlüsse der Konferenz wurde aber verschoben, da die Ratifikation der Stände nicht zeitig genug und zum Teile gar nicht erfolgte.*

Mit Solothurn fingen auf 1. Juli 1836 direkte Beziehungen an, da auf diesen Zeitpunkt ersteres seine Posten selbst verwaltete.** Mit der Berner Kantonalpostverwaltung (seit 1832) trat als Ersatz des Fischerschen Uebereinkommens 1839 ein neuer Vertrag in Kraft. Beim Uebergang an den Bund bestanden noch die folgenden schweizerischen Verträge:

Mit	Baselland	vom Jahr	1839
„	Zürich (betr. Transit)	„ „	1839
„	Solothurn	„ „	1842
„	Aargau	„ „	1843
„	Zürich und Aargau	„ „	1844
„	Bern	„ „	1845
„	Bern und Solothurn	„ „	1845
„	Luzern	„ „	1845
„	Luzern, Aargau und Solothurn	„ „	1846
„	Schaffhausen	„ „	1846
„	Graubünden	„ „	1846
„	St. Gallen	„ „	1847

* Basler Staatsarchiv, Postakten A 1.

** 1882 hatte Solothurn sein Postregal Basel angetragen; letzteres ging jedoch nicht darauf ein.

der letztgenannte Vertrag kam hingegen nie zur Ausführung.

Mit Thurn und Taxis schloss Basel 1834 einen geheimen Vertrag ab; auf Grund desselben entstand 1834 eine Estafettenpost über St. Ludwig und Augst zur Beförderung der französisch-österreichischen Korrespondenz. Die Abkommen mit Baden und Bayern wurden 1837 erneuert; eine Abmachung mit den französischen Messageries royales, welche den Passagier- und Paketverkehr nach dem Elsass und Frankreich vermittelten, datiert aus dem Jahre 1843, während bereits 1844 ein Vertrag mit der Eisenbahnverwaltung der Linie Strassburg-Basel zustande kam. Der Hauptvertrag mit der französischen Postverwaltung wurde 1845 erneuert. Abmachungen mit Oesterreich behufs Abschlusses eines allgemeinen Postvertrages mit allen schweizerischen Kantonen fanden 1847 zu Wien statt; die Verhandlungen führte für die meisten Kantone der Basler La Roche-Stähelin, der nachmalige erste Generalpostdirektor der Schweiz, als Bevollmächtigter der erstern unter unendlichen Schwierigkeiten. Einzelne Orte, wie Uri und Luzern, sandten besondere Abgeordnete, denen aber La Roche sowohl durch die grosse Zahl der Mandate als auch durch seine Gewandtheit im diplomatischen Verkehr überlegen war. Dank seinem umsichtigen Vorgehen kam trotz der Schwierigkeiten ein Vertrag zustande, der aber infolge des baldigen Ausbruchs des Sonderbundkrieges nicht in Kraft trat. Den Bemühungen von La Roche gelang es später, denselben für die eidgenössische Verwaltung zu retten, indem sich Oesterreich nach einigem Zögern bereit erklärte, den Vertrag auf den 31. Juli 1849 in Kraft zu setzen.

Die Taxen.

Die Taxen von 1827 blieben im allgemeinen bis 1848 in Kraft; durch die Einführung der Stadtpostbriefmarken trat hingegen 1845 eine Reduktion für die Stadtbriefe ein;

der Brief bis 1 Loth* kostete nun blos mehr 1 Kreuzer**, darüber 2 Kreuzer.*** Oefters fanden grundsätzliche Erörterungen über die Einführung billigerer Taxen für Muster und Drucksachen statt; nach Abmachungen mit Zürich sollte ein Brief bis 1/2 Loth Gewicht einfach, bis 1 Loth doppelt gerechnet werden. Die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung taxierte Warenproben und Kreuzbandsendungen „moderater". Für die Besorgung der Zeitungsabonnemente berechnete die Post statt blos 10% wie früher nun 20% des Ankaufspreises. Auf der Route Basel-Zürich galt folgender Tarif für Waren und Valoren: Für Gold 1/10 des Wertes; für Silber 1/8 des Wertes, für Waren per Pfund 4 Kreuzer, für Reisende per Stunde 8 Batzen (1 Batzen = 15 Cts.). Im Berner Vertrag von 1837 wurden nachstehende Valorentaxen festgesetzt: Silber bis 500 Fr. 1/10, darüber 1/16; Gold bis 500 Fr. 1/16, darüber 1/20. Waren bezahlten bis 25 Pfund 2 Kreuzer per Pfund, darüber 1 Kreuzer per Pfund.

Folgendes waren die beiden Passagiertarife nach Bern.

a) über Münster.		b) über Balsthal.	
Bern-Biel	Fr.† 2. 80	Bern-Solothurn	Fr. 3. 90
„ -Moutier	„ 5. 01	„ -Klus	„ 5. 90
„ Delémont	„ 6. 01	„ -Langenbruck	„ 7. —
„ Laufen	„ 7. 01	„ -Liestal	„ 9. 20
„ Basel	„ 9. —	„ -Basel	„ 11. —

Für den Influenzkurs nach Genf über Murten, Payerne, Lausanne wurde berechnet für die Strecke

Bern-Murten	Fr. 2. 50
„ -Payerne	„ 4. 50
„ -Lausanne	„ 8. 10
„ -Genf	„ 12. 10

* 1 Loth = 15,6 gr. ** 1 Kreuzer = 3¾ Cts. (2½ Rp. a. W.)

*** Die Briefe nach den Landgemeinden Riehen, Bettingen und Kleinhüningen kosteten 2 Kreuzer, ebenso viel in umgekehrter Richtung. (Nach „Erinnerungsblätter von Johannes Maurer, Kreispostdirektor in Basel".)

† 1 Fr. a. W. = Fr. 1. 49 n. W.

Das Kurswesen.

Die letzte Periode des kantonalen Postamtes war in Bezug auf Aufschwung des Verkehrs und Beschleunigung der Verbindungen sehr bemerkenswert, fiel doch auch die Einführung der Eisenbahnen noch in dieselbe.

Die Postkurse wurden alle verbessert und teilweise in tägliche Verbindungen umgewandelt, so der Frankfurter Kurs (1830), der Luzerner Kurs (1835); die andern folgten bald nach. Die mit der Verwaltung der französischen Messagerieunternehmung seit langem gepflogenen Unterhandlungen endigten 1834 endlich damit, dass Basel das Bureau der französischen Messagerien selbst übernahm. Der Ulmer Postwagen ging seit 1836 über Lörrach. Die Landgemeinden Kleinhüningen, Riehen und Bettingen lehnten die Organisierung eines regelmässigen Postdienstes für ihre Ortschaften, da kein Bedürfnis vorhanden sei und sie die Kosten scheuten, ab. Erst 1837 wurde ein Wägelchen nach Kleinhüningen eingerichtet; 1847 erhielten letztere Gemeinde und Riehen Postablagen. Der wichtige Gotthardkurs nahm stetsfort das Hauptinteresse für sich in Anspruch; schon 1834 waren mit Luzern Unterhandlungen gepflogen worden, um die infolge der Revolution gestörten Verbindungen und damit auch die Gotthardpost zu verbessern; die daher vereinbarte neue Beförderung entsprach aber in Bezug auf Raschheit und Zuverlässigkeit den Wünschen Basels nicht; denn 1836 trat, zwar nur vorübergehend, wieder die alte Leitung der italienischen Briefe über Zürich ein. Um die verschiedenen kostspieligen Unternehmungen über die Alpen in einen einzigen gemeinsamen Dienst umzuwandeln, und um den steten Klagen über schlechte Bedienung der Gotthardroute ein Ziel zu setzen, fanden zwischen den interessierten Kantonen wiederholt Verhandlungen statt, die mehrmals ohne Resultat blieben; oft wurden bei den Konferenzen einzelne Kantone auch absichtlich übergangen. Nachdem 1840 wieder eine solche Zusammenkunft erfolglos verlaufen

war, trat endlich 1842 zwischen den sechs beteiligten Ständen Basel, Bern, Zürich, Luzern, Uri und Tessin ein Abkommen behufs Einrichtung einer täglichen Gotthardpost mit Verpflichtung zur Teilung der Kosten in Kraft. Basel hatte von den Gesamtausgaben den achten Teil zu tragen. Infolge von Anständen mit der Dampfschiffverwaltung auf dem Vierwaldstättersee, deren Schiffe seit 1838 zur Beförderung der Gotthardpost dienten, wurde auch ein eigenes Dampfschiff für den Transport der Sendungen zwischen Luzern und Flüelen angeschafft. Nach dem Uebereinkommen fuhr die Gotthardpost zwischen Flüelen und Giornico mit 24-plätzigen und nach Giornico mit 8-plätzigen Wagen. Die Fahrzeit zwischen Luzern und Mailand betrug 31½ Stunden,* wobei folgender Fahrtenplan eingehalten werden musste:

	Ankunft	Abgang
Luzern		5.^{00}
Flüelen		7.^{30}
Altdorf		8.^{30}
Andermatt	1.^{30}	2.^{00}
Airolo	6.^{00}	6.^{30}
Bellenz	12.^{00}	12.^{15}
Lugano	4.^{15}	4.^{25}
Chiasso	6.^{55}	7.^{55}
Mailand	12.^{30}.	

Dieser tägliche Gotthardtkurs ging unverändert auf die eidg. Post über.**

Der Eilwagenkurs nach Zürich wurde seit 1839 täglich zweimal geführt, ein einmalig täglicher verkehrte durch das Fricktal und die Staffelegg nach Aarau. Auf dem Kurse nach Zürich ereignete sich am 3. Juli 1839

* Die Fahrt Luzern-Mailand dauert heute mit der Eisenbahn sechs Stunden.

** Eine andere Verbindung nach Italien bestand zwischen Chur und Mailand sowohl über den Splügen als auch über den Bernhardin.

bei Bözen ein grösserer Unfall; bei einem Postwagensturze wurden neun Personen verletzt, die sämtliche für die Heilungskosten und Schmerzengeld an die drei Postverwaltungen von Basel, Aargau und Zürich Entschädigungsforderungen stellten. Dieselben beliefen sich auf den Betrag von 9712 Fr., während vom Basler Civilgerichte, das den Entscheid zu treffen hatte, insgesamt Fr. 3312 ausgesprochen wurde, die der Postkursunternehmer Lützelschwab in Rheinfelden zu bezahlen hatte. Die Postverwaltungen hatten den Prozessweg betreten, da sie glaubten, dass sie, ohne die Ausführung solcher Postkurse infolge des erhöhten Risikos überhaupt in Frage zu stellen, Entschädigungsforderungen nicht zu anerkennen hätten. Die Gerichte in Basel teilten diese Auffassung nicht und anerkannten damit die Haftpflicht der Transportanstalten.* Die Schaffhauser Post ging seit 1. Mai 1837 mit dem Ulmer Postwagen ganz durch badisches Gebiet. Auf den 1. Juni 1845 bestanden auf allen vier Hauptrouten (beide Hauensteine, Bötzberg und Münstertal) doppelte Kurse täglich, ein Tagkurs und ein Nachtkurs.

Für die Führung der Postwagen bestanden Postführungsverträge mit Unternehmern; die Wagen dagegen wurden durch die Verwaltung gestellt; auf den vier Hauptkursen waren grosse Wagen mit 16 Sitzplätzen im Gebrauche. Die Kurszahlungen waren entweder fixe oder bestanden aus den Passagiertaxen; für den doppelten Kurs Basel-Dürrmühle** wurde bezahlt 17,600 Fr., für den doppelten Kurs Basel-Olten 13,500 Fr. Auf der Route Basel-Zürich besorgte ein Lützelschwab von Rheinfelden die Führung der Posten, hielt aber für die einzelnen Teilstrecken Untermieter; die Kondukteure stellte er selbst; im zweiten Quartal 1842 ertrug dieser Kurs Fr. 16,148. 90 (Passagier- und Gepäcktaxen), die dem Postpferdehalter zufielen. Seit 1837 mussten die Postwagen an den Stadttoren nicht mehr anhalten; für

* Basler Staatsarchiv, Postakten N. 3.

** Dürrmühle war der Knotenpunkt des Kurses Basel-Bern.

die Kontrollierung der Fahrzeit führten die Kondukteure, welche, wie heute noch auf wichtigen Postkursen, die Postwagen zur Ueberwachung der Ladung und Kontrolle der Reisenden begleiten mussten, besondere Kursuhren und einen Stundenpass mit sich.

Mit dem Auslande traten bis zum Bau der Eisenbahnen keine nennenswerten Aenderungen mehr ein. 1842 wurde die Distanz Basel-Paris auf 105 und diejenige von Basel nach Frankfurt a./M. auf 85 *Weg*stunden festgesetzt. Der Kurs Mailand-Paris (über Basel) erforderte 112 und die Strecke Mailand-Frankfurt 87 1/2 *Zeit*stunden.*

Mit den messageries royales wurde noch 1840 eine Vereinbarung getroffen, wonach erstere gegen eine Aversalentschädigung von Fr. 5000 eine zweimalige tägliche Verbindung mit Mülhausen in drei Stunden nach jeder Richtung unterhalten mussten; bei der Eröffnung der elsässischen Bahn ging dieselbe aber ein.

Die Eisenbahnen. Die erste für Basel wichtige Eisenbahn war die Teilstrecke Mülhausen-St. Ludwig der Linie Strassburg-Basel, welche am 25. Oktober 1840 eröffnet wurde; infolge dieser Veränderung gingen die alten Postkurse nach dem Elsass ein, und an deren Stelle trat ein Postfuhre nach St. Ludwig. Die von der Eisenbahn hervorgerufene Verkehrsvermehrung erheischte einen besondern Beamten für die Eisenbahnpostgeschäfte auf dem Basler Postamte. Die Linie Frankfurt a./M.-Basel wurde ebenfalls ausgebaut. Vom 1. August 1845 an ging die Eisenbahn bis Freiburg; die Teilstrecken bis Müllheim und Schliengen folgten und 1848 fuhren die Eisenbahnzüge bereits bis Efringen. Seit 1845 kam die Post aus dem Elsass und aus Frankreich auf der nun ausgebauten Linie bis nach Basel und ein besonderes Eisenbahnbureau wurde für die Post am

* Die Distanz Basel-Paris wird heute in etwas mehr als 8, diejenige von Basel nach Frankfurt a./M. in 5 Stunden zurückgelegt. Von Mailand gelangt man in 19 1/2 Stunden nach Paris (über Basel) und in 17 Stunden nach Frankfurt a./M.

Bahnhofe errichtet. (Am 15. Juni 1843 war die Bahn für den Betrieb bis Basel eröffnet.) Mit dem 1. Januar 1847 wurde auf Betreiben Basels sogar das französische Bureau von St. Ludwig ganz nach Basel verlegt.

Während nun also auf diesen beiden Routen die letzte Stunde für die Postwagen bereits geschlagen hatte, blieben diese letztern noch ziemlich lange das Hauptmittel für die Verbindung mit der Schweiz. Die Eisenbahnen hatten zugleich auch der Rheindampfschiffahrt, die seit den dreissiger Jahren infolge der Verbesserung der Dampfmaschinen bedeutend zugenommen hatte, einen argen Stoss versetzt. Die letztere hatte sich in Basel des grössten Entgegenkommens und Interesses zu erfreuen, und das Postamt selbst war in Aussicht genommen worden, die hierauf bezüglichen Geschäfte zu besorgen, ohne dass es jedoch dazu gekommen wäre.

Einzelnes.

Die durch die Taxreduktionen von 1827 anfänglich etwas verminderten Einnahmen überstiegen bald nach der Revolution die alte Höhe.

Das IV. Quartal des Jahres 1836 warf 18,225 Fr. ab; 1840 erreichten die Erträgnisse

im	I.	Quartal	Fr.	16.151. 52
„	II.	„	„	18,797. 67
„	III.	„	„	23,231. 49
„	IV.	„	„	19,611. 21
Im Jahre 1845	I.	Quartal	Fr.	16,285. 06
	II.	„	„	16,984. 36
	III.	„	„	27,639. 96
	IV.	„	„	21,349. 84
Im Jahre 1847	I.	Quartal	Fr.	16,514. 90
	II.	„	„	24,376. 35
	III.	„	„	35,329. 50
	IV.	„	„	21,730. 90

Die detaillierte Postamtsrechnung des Jahres 1839, II. Quartal, erzeigte folgende Ergebnisse: Der Reinertrag beträgt Fr. 18,525. 05 gegen Fr. 22,823. 42 im Vorjahre,

Einnahmen:

Briefpostertrag	Fr.	14,803. 56
Schweiz. Postwagen (inkl. Paketgebühren)	„	10,711. 48
Deutsche Postwagen (inkl. Ulmer Postwagen)	„	1,543. 61
Französische Postwagen	„	1,795. 23
Transportgebühren von Bern	„	263. 10
Zeitungsertrag	„	1,333. 77
Total	Fr.	30,450. 75

Ausgaben:

Postkurse	Fr.	5,768. 15
Besoldungen	„	4,484. —
Extravergütungen (Taggelder)	„	224. 50
Diverse Kosten (Bureaukosten)	„	1,449. 05
Total	Fr.	11,925. 70

Unter den Ausgabeposten figurieren folgende Einzelbeträge: Transitvergütung an Baselland Fr. 600 (ohne 100 Fr. von Bern), Wegzoll in Trimbach Fr. 145. 60, Transitvergütung an Solothurn über Olten 100 Fr., Führung des Oltner Wagens an Postpferdehalter Rumpf Fr. 2991. Für Besoldungen wurden im einzelnen ausgegeben: Dem Direktor Fr. 500; sechs Offizianten Fr. 275—350; zwei Oberadjunkten je Fr. 200; vier Adjunkten Fr. 112.50—150; zwei Briefträgern Fr. 160 und Fr. 120; zwei Kondukteuren je Fr. 150; Gratifikationen an Olten und St. Ludwig Fr. 49 und Fr. 40. Die Vierteljahrsrechnungen wurden durch die Postkommission und das Finanzkollegium geprüft und lagen 14 Tage zur öffentlichen Einsicht auf der Kanzlei.

Seit 1846 erstellte das Postamt eine regelmässige Verkehrsstatistik. Darnach gingen 1847 in Basel ab

nach der	Schweiz	20,328	Postwagenstücke
„	Deutschland	9,175	„
„	Frankreich	1,143	„

Dagegen kamen in Basel an*

aus der	Schweiz	57,004	Postwagenstücke
„	Deutschland	19,860	„
„	Frankreich	13,685	„

Mit 1847 wurde eine viermalige Abholung und Bestellung der Briefschaften eingeführt; die vorgeschlagene Besteuerung der Brieffächer fand aber keinen Anklang.

Den Bahnen war allgemein der Transport von Colis unter $^1/_8$ Zentner ($12^1/_2$ Pfund) verboten, da dieselben als dem Postregal unterstehend angesehen wurden.

Der Uebergang an den Bund.

Wenn auch Ende der vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts die verschiedenen schweizerischen Postverwaltungen in vollster Entwicklung standen und sich ganz in den Dienst der Allgemeinheit stellten, so erforderten doch verschiedene Umstände gebieterisch eine Aenderung im Verkehrswesen. Einmal hatten die uns umgebenden Staaten längst entweder geeinigte Postwesen, wie Frankreich und Oesterreich, oder doch Postverwaltungen, die einzeln Gebiete umfassten, welche dem der ganzen Schweiz gleichkamen oder es noch an Umfang übertrafen (Baden, Bayern, Thurn & Taxis mit ganz Mittel- und Nord-Deutschland ohne Preussen und mit Württemberg, bis 1851). Die Nachteile, welche aus diesen Verhältnissen entsprangen, zeigten sich am besten beim Abschlusse von Verträgen; selten konnten sich verschiedene Kantone zu gemeinsamem Vorgehen verständigen, konnten also auch nicht diejenigen Vorteile erlangen, deren eine grosse Verwaltung ohne weiteres sicher war; den Schaden trug natürlich das Publikum und der Handelsstand. Ferner kostete die getrennte Verwaltung so vieler Postanstalten natürlich weit

* Diese Zahlen sind etwas ungleich; sofern sie überhaupt richtig sind, mag die Differenz in Ankunft und Abgang auf den Eisenbahnverkehr zurückzuführen sein, welcher den Versand nach dem Ausland verminderte, da ein Regalrecht dort nicht bestand.

mehr, als diejenige eines grössern aber geeinigten Postwesens.

Ein weiterer wichtiger Punkt war der grossartige Umschwung des Verkehrs, der gerade in den vierziger Jahren mit der Einführung der Eisenbahnen Platz griff. Wenn die letzteren auch damals auf Schweizergebiet erst im Entstehen begriffen waren, so hätte doch in der Folge die im Postwesen herrschende Zerfahrenheit einer ausgiebigen und rationellen Benutzung der Eisenbahnen zu Postzwecken ein erhebliches Hindernis in den Weg gelegt. Dieser leztere Umstand hätte dann vielleicht einer Umgestaltung der schweizerischen Verkehrsverhältnisse gerufen, wenn dieselbe nicht durch politische Ereignisse, durch den Sonderbundskrieg, glücklicherweise noch vorher erfolgt wäre. Mit der politischen Einheit der Schweiz kam auch Einheit in das Verkehrswesen. Artikel 33 der Bundesverfassung von 1848 machte allen den kleinen Duodezverwaltungen ein Ende.* Nirgends sind denselben Tränen nachgeweint worden; denn alle einsichtigen Männer jener Zeit und vorab auch die Leiter der kantonalen Postverwaltungen selbst hatten die Notwendigkeit grösserer Einheit längst eingesehen, und die Schwierigkeit der Verhandlungen mit Wien, 1847, stand noch in aller Erinnerung.

Die Basler Postkommission, welche wie auch die andern Postbehörden eingeladen worden war, ihre Ratschläge zur Neugestaltung des einheitlichen Postwesens zu geben, tat dies in einem Memorandum an den hohen Bundesrat, worin unter anderm ausgeführt ist, was folgt:**

„*Ueber den Umfang des Postregals* sind bekanntlich die Theorien, wie die europäische Praxis sehr verschieden;

* 1848 hatten 17 Kantone das Postwesen unter eigener Verwaltung; das erste Kreisschreiben der Generaldirektion war gerichtet an die Postverwaltungen von Zürich, Bern, Luzern, Uri, Glarus, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland, St. Gallen, Graubünden, Aargau, Tessin, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf.

** Basler Staatsarchiv, Postakten A.

da inzwischen unseres Wissens die Beförderung der Briefschaften in allen civilisierten Ländern, durch den Staat vermittelt, auch das Regalrecht hiefür in der Schweiz von Niemand ernstlich angefochten wird, — so gehen wir zu dem lebhaft bestrittenen Regal, oder der ausschliesslichen Beförderung:

a) für Pakete und Gelder unter einem gewissen Gewicht (z. B. 10 Pfund),

b) für Reisende mit unterlegten Pferden, sei es mittelst Eilwagen oder Extrapost; über.

Indem die eidgenössische Postverwaltung das Regalrecht der Kantone in seinem bisherigen Zustand zufolge § 33 der Bundesverfassung übernimmt, und sich nicht blos zu einer Entschädigung für dasselbe, sondern auch für Beibehaltung der gegenwärtig bestehenden Postverbindungen verpflichtet, so liegt die Vermuthung nahe, der Bund beabsichtige vorerst die Behauptung des ihm übertragenen Postregals, nicht blos in Bezug auf Briefschaften, sondern auch für Pakete, Valoren und Eilwagenreisende, weil er verbunden ist auch für diese wichtigen Dienstzweige *wie bisher* zu sorgen, und das vorhandne brauchbare Material käuflich zu übernehmen. Dass es aber im wohlverstandenen Intresse des gesammten schweizerischen Publikums liege, nicht nur *provisorisch*, sondern *bleibend*, die Bundespostverwaltung bei solcher Verpflichtung zu behaften, erlauben wir uns nachstehend weiter zu begründen.

Wir verkennen die Vorzüge der Privatindustrie gegenüber öffentlichen Verwaltungen sicherlich nicht; der freiere Spielraum bei Anstellung und Entlassung der Untergebenen; den mächtigen Trieb des eignen Vortheils, einerseits den höchst möglichen Ertrag, anderseits äusserste Sparsamkeit zu erzielen, sichern unzweifelhaft Privatunternehmen gewinnreichere Ergebnisse, da wo es sich um rein ökonomische Vortheile handelt. Sollen jedoch die Spekulationen der Privatindustrie nicht auf Kosten des Publikums arg

misbraucht werden, so ist eine *wirkliche, überall* und *allzeit thätige Konkurrenz* unerlässlich, um der Ueberforderung und grober Vernachlässigung das Gegengewicht zu halten.

Gerade das Beispiel andrer Länder, wo freie Mitbewerbung für Gepäck und Reisende gesetzlich besteht, belehrt uns, wie dürftig dorten für das Publikum in den meisten Beziehungen gesorgt wird, und wie wenig die meisten bisherigen schweizerischen Postverwaltungen — trotz der Durchkreuzung zahlreicher Hoheitsrechte und der vielen Berg- und Flussübergänge — den Vergleich mit Privatunternehmen zu scheuen haben, betreffend die Bequemlichkeit, Schnelligkeit, Regelmässigkeit, sorgfältige Behandlung und verhältnissmässiger Billigkeit der Tarifsätze bei der Personen- und Gepäcksbeförderung. Eben weil sich in Frankreich zwei mächtige Privatvereine mit einander verbunden, des faktischen Monopols auf den von Paris ausgehenden Hauptstrassen bemächtigt haben, existirt keine wirkliche Konkurrenz mehr, und muss sich das Publikum willkürlichen Gesetzen, und häufig sehr nachlässiger Behandlung der beiden Privatgesellschaften geduldig unterziehen, und die Nebenverbindungen entweder im unvollkommensten Zustand belassen sehen, oder bedeutend Zuschüsse leisten, um einen leidlichen Dienstanschluss zu erhalten!

Etwas verschieder gestaltet sich die Frage: ob es der Bundespostverwaltung nicht vortheilhaft wäre, zwar das Regal für sich zurückzubehalten, anstatt aber dasselbe unmittelbar durch eigne Postwagen und Selbstbesorgung ihres Betriebs, auszuüben, die Beförderung der Personen und der Päckereien, auf dem Wege der Submission, ganz oder theilweise an Privatunternehmen zu übertragen, welche durch Ueberlassung eines Theils der Regalrechte gegen die Mitbewerbung unbefugter Personen geschützt würde?

Die Sache verdient nähere Beleuchtung um so mehr, weil sehr wahrscheinlicherweise jedenfalls ein Theil der

Nebenverbindung des Postdienstes auf diese oder annähernde Weise, unstreitig am vortheilhaftesten hergestellt werden dürfte. Dass aber die Hauptverbindungen nebst die wichtigern Seitenlinien und grössere Ortschaften, an Privaten überlassen würden, hielten wir für äusserst beklagenswerth. Soll eine möglichst vollkommene Postverbindung durch die ganze Schweiz, samt zweckmässigen Anschlüssen an das Ausland erzielt werden, so muss die freie Anordnung der Kurse von einiger Erheblichkeit, mit aller Coïncidenz, *in einer Hand liegen*, welche jederzeit alle gleichmässigen Veränderungen auf jedem beliebigen Punkt durchzuführen vermag, ohne auf tausend Hindernisse zu stossen.

Die Einführung einer *Extrapost*, mit ausschliesslichen Privilegien für die Pferdeposthalter, wird allerdings an manchen Orten wegen der entgegenstehenden Interessen der Wirthe und Pferdevermieter auf bedeutende Schwierigkeiten stossen. Inzwischen scheinen alle Unbefangenen darüber einig, dass kein Land derselben benötigter wäre als die Schweiz, mit ihren wichtigen Verbindungslinien Deutschlands und des ganzen Nordens mit Italien und den vielen wolhabenden Reisenden, welche unser schönes Land zu Tausenden besuchen. Müssten wir vielleicht noch längere Zeit andern Ländern in dem beflügelten Verbindungsmittel der Eisenbahnen nachstehen, so liegt es um so mehr zu Tage, dass wir allem aufbieten müssten, was zur Beschleunigung der Transporte auf den Hauptstrassen nur immer möglich ist, und dass den vielen Aufenthalten, Plackereyen und Prellereien bei dem gegenwärtigen Pferdtewechsel, zur Ehre und zum Vorteil des Gemeinwesens gründlich abgeholfen, auch die Gefahr gänzlicher Umgehung, so viel von uns abhängt, abgewendet werde.

Die ***Landboten*** sind in unserm, wie in andern industriellen Kantonen. wo die Fabrikanten den Rohstoff den einzelnen auf dem Land zerstreuten Arbeitern überschicken

und die fertige Waare dagegen empfangen, völlig unentbehrlich; sie vermitteln überhaupt eine Menge mündlicher und schriftlicher Aufträge zwischen Stadt- und Landbewohnern, überbringen Briefe, Päcke, Gelder, Waaren aller Art, Flüssigkeiten, Victualien, ja junges lebendiges Vieh u. a. m. zu den billigsten Preisen. Ueberdies leisten sie — freilich nur zu Handen der Fabrikanten, die ihnen am meisten wertvolle Gegenstände anvertrauen — angemessene Bürgschaft und geniessen in einem ziemlich hohen Grade des öffentlichen Zutrauens.

Die Unmöglichheit einsehend so vielfältiger Dienstleistung entsprechen zu können, ohne diesen nützlichen Verkehr arg zu belästigen, hat sich die hiesige Postverwaltung jeglicher Einmischung enthalten und sich damit begnügt, diese Boten mitunter selbst zu benutzen. Wollte man diese Beförderungsweise kraft des Regals verbieten, und die betreffenden Gegenstände postmässig behandeln, so wäre hiefür ein eignes sehr geräumiges Posthaus mit zalreichem Personal erforderlich, — wobei aber, mässige Taxen vorausgesetzt, das Aerar sicherlich nichts gewinnen und das Publikum manche Bequemlichkeit höchst ungern verlieren würde.

Die *Pflichten, welche das Monopol der Bundespost auferlegt,* sind desto wichtiger und schwieriger, je mehr die Regalrechte ausgedehnt werden; auch würden wir grosse Bedenken tragen im vorigen Abschnitt so umfassende Privilegien für die Central-Postverwaltung zu vindiziren, wenn wir befürchten müssten, dass deren oberste Leitung je in unfähige, schwache oder unthätige Hände geraten könnte; oder in solche, welche zu sehr von der fiskalischen Seite eingenommen wären um wahrzunehmen, dass Monopolien — besonders in Freistaaten — sich durchaus nur dann in der öffentlichen Meinung erhalten können, wenn sie mit hoher Intelligenz zum Besten des gesamten Volks ausgeübt und mit strengster Rechtlichkeit verwaltet werden. Wir begreifen, dass tüchtige Administratoren

von der grossen Verantwortlichkeit, vor den ungemessenen Ansprüchen eines schwer zu befriedigenden Publikums und vor den angestrengten Mühen einer schwierigen Verwaltung zurückbeben, und daher im Interesse einer gemächlicheren Leitung der Geschäfte, ein blos aus Briefschaften beschränktes Monopol vorzögen; denn es erheischt ebenso viel Hingebung und Talent als unermüdliche Tatkraft, um bei den hochgespannten Erwartungen des Volks, die Zentralisation der Posten, und die verlangte grosse Ausdehnung ihrer Privilegien, erfolgreich und nachhaltig zu rechtfertigen.

Wünschenswerth wäre es allerdings irgend eine passende Vorschrift veranlassen zu können, um das *Minimum* der Ansprüche in Bezug auf Postverbindungen für jedes Ort der Schweiz festzusetzen, wobei nicht blos die Lokalbevölkerung, sondern auch diejenige der nähern Umgebung, die Bedeutung und Natur der vorherrschenden Industrie — die Anziehungskraft fremder Reisenden oder Sitz höherer Behörden, berücksichtigt werden müsste, um zu ermitteln, z. B. welche Städte und Hauptpoststrassen eine *mehrmalige* tägliche Fahrpostverbindung erhalten sollten, sodann mindestens *eine* täglich, oder 2 und mehrmal wöchentlich; welche Orte nur im Sommer täglich, im Winter hingegen selten oder gar keine Fahrposten bekämen, u. s. w.

Das *Taxwesen* für Briefschaften teilt sich bekanntlich in:

a. gleichförmiges Porto für das ganze Land, wie z. B. in England 1 Penni (9 Rappen), in Frankreich 20 Cs. (14 Rappen) für den einfachen Brief.
b. Zwei Sätze, wie in Oestreich (6 und 12 Kreuzer) 18 und 36 Rpp) oder für Deutschland 3 und 6 Kreuzer vorgeschlagen waren.
c. abgestufte Taxen, je nach Kreisen oder Zonen, welche sich erweiternd je mehr vom Mittelpunkt entfernt nach direkten Distanzen berechnet werden.

Der Grundsatz einer gleichmässigen Taxe für alle Orte eines Staates, ohne Rücksicht auf die Entfernung, empfiehlt sich durch ausnehmende Erleichterung der Manipulation und Kontrolle, wie durch grössere Wohlfeilheit da wo der einförmige Satz sehr nieder gehalten wird. Auch entspricht er der Billigkeit insofern, als erwiesenermassen die eigentlichen Transportkosten der Briefe (z. B. in Frankreich) weniger kostete, als die Manipulation derselben, mit Inbegriff der Verwaltungskosten. Zweifelsohne haben die früheren oft übermässig hohen Porti, verbunden mit der zeitraubenden Schwierigkeit in einer Stadt *täglich* an hunderttausend Briefe zu taxiren und zu manipuliren, zusammengewirkt, um dem neuen System leichtere Bahnen zu brechen; auch ist dasselbe für ein grosses Land bei bedeutenden Entfernungen weit vortheilhafter für das Publikum, als in kleinern Staaten wo die Entfernungen und Taxen überhaupt mässiger sind.

Gehen wir nun von dem doppelten Grundsatz aus, dass in der Schweiz die ungleiche Taxation der Briefe von einem Kanton zum andern jedenfalls aufhören müsste, und dass die niedrigsten *bisherigen* Portosätze nirgends überschritten werden sollten, so erfolgt hieraus schon ein nahmhafter Ausfall für das Postärar, weil mehrere (besonders südliche) Kantone weit höhere Portosätze bezogen als die nördlichen. Wollte man nun aber vollends eine einförmige Taxe von z. B. 4 Kr. per einfachen Brief durchführen, so würde hiedurch nicht blos ein weiteres Defizit erfolgen, sondern noch der sehr bedauerliche Uebelstand eintreten, dass eine Masse von Briefen, welche bisher nur 2 Kr. kosteten, künftig das doppelte bezahlen müssten. Die nachtheiligen Folgen einer solchen Erhöhung wären um so fühlbarer, weil der Briefwechsel mit der nächsten Umgebung gewöhnlich der thätigste ist, und sich auf den einfachsten Berufs- und Familienverkehr erstreckt; zugleich bietet derselbe aber auch die grösste Leichtigkeit zur Umgehung des Regals, sodass befürchtet werden

müsste, die Mehrzal würde der Post entzogen, um den Batzen zu sparen. Ohnehin genössen eine Menge Leute, deren Briefwechsel auf einen kleinen Umkreis beschränkt ist, keinerlei Entschädigung dadurch, dass sie für weiter her kommende Briefe auch nur 5 Kr. anstatt wie bisher 6 oder 8 Kr. zu entrichten hätten. Diese Beweggründe scheinen uns so beachtenswerth, dass wir deswegen einem Abstufungssystem nach Kreisen, dessen Maximum aber 8 Kr. per einfachen Brief nicht übersteigen dürfte, für die Schweiz den Vorzug einräumen würden. Wir denken uns vorerst die Stufen von 2, 4, 6 und 8 Kr. bei Kreisen, wovon der erste z. B. bis 8 oder 10 Stunden vom Mittelpunkte, der zweite bis 20 Stunden, der dritte bis 35 Stunden und der vierte die weiter beförderten Briefschaften enthielte.

Endlich werden, nach Ordnung der innern Angelegenheiten, die in Stockung gerathenen Verhandlungen mit dem Ausland, nach allen Seiten hin, sobald möglich wieder ernstlich in Angriff zu nehmen seyn, da die Schweiz vielfach unter den bisherigen Verträgen benachtheiligt ist, das Niemand besser weiss als Derjenige, den das allgemeine Vertrauen an die Spitze der eidgenössischen Postverwaltung berufen hat." (Damit war der Generalpostmeister La Roche-Stähelin gemeint.)

Die Ausführungen der Basler Postkommission sind um so interessanter, als sie ein weitgehendes Verständnis für die Bedürfnisse der Schweiz in Bezug auf Verkehrswesen verraten, gelten doch einige der in den oben zitierten Ratschlägen ausgedrückten Ansichten auch heute noch in vollem Umfange.

* * *

Die Tätigkeit der eidgenössischen Verwaltung begann mit dem 1. August 1849, nachdem bereits am 1. Januar die kantonalen Verwaltungen in Bundesbetrieb genommen worden waren. Die auf Grund der neuen Bundesverfassung an die Kantone für die Ueberlassung des Postregals auszurichtende jährliche Entschädigung (bis 1874) gab an verschiedenen Orten zu langen Berechnungen und Streitigkeiten Anlass. Die baselstädtische Abfindungssumme betrug Fr. 119,065. 25 (neuer Währung). Baselland kam bei der Berechnung der Entschädigung auf Grund des Basler Vertrages von 1839 zu kurz, und es entspann sich nun ein langer Rechtsstreit zwischen ersterm und dem Bund, hinter welchem als Eventualbeklagter der Kanton Baselstadt stand. Durch Bundesgerichtsentscheid vom 18. April 1858 wurde Baselland eine Entschädigung von Fr. 16,758. 61 (neuer Währung) zugesprochen, womit den Wünschen des letztern Halbkantons besser Rechnung getragen war. Zudem hatte Basel-Stadt eine Rückzahlung von Fr. 68,224. 72 (n. W.) an die Bundeskasse zu Handen von Baselland für die Zeit vom 1. Januer 1849 bis zum 1. Quartal 1858 (Entscheid durch das Bundesgericht) zu leisten; eine weitere Forderung von Baselland für Verzinsung des obgenannten Kapitals wurde hingegen am 29. November 1860 als verspätet abgewiesen.

Die Mobilien und der Train der Basler Posten wurden gegen eine Entschädigung von Fr. 20,620. 37 (alte Währung) vom Bunde übernommen. Der bisherige verdiente kantonale Postdirektor Bernoulli übernahm auch das Amt des ersten eidgenössischen Kreispostdirektors in Basel. Damit war die Basler kantonale Post im eidgenössischen Postwesen aufgegangen. Basels Verkehr hat sich seitdem stets vermehrt und seine Bedeutung als Eingangstor der Schweiz auch in postalischer Beziehung ist die gleiche geblieben. Hingegen fällt nun seine Postgeschichte mit derjenigen der ganzen übrigen Schweiz zusammen; sie

hat ihren speziell Baslerischen Charakter nicht mehr, da in Basel keine Verträge mehr geschlossen werden und auch keine Abkommen mehr bestehen, die Basel speziell begünstigen. Basel ist bei der neuen Ordnung eingerückt in die Reihen der andern Kantone. Eine glückliche Periode von Einheit und Gleichheit hat der alten ehrwürdigen, aber veralteten kantonalen Herrlichkeit in dieser Hinsicht ein Ende bereitet.



Inhalts-Verzeichnis.



Nachschrift des Verfassers.

Die Angabe der Signatur der Akten des Basler Staatsarchivs konnte leider nur zum kleinsten Teile durchgeführt werden, da das Postarchiv seit dem Aktenstudium eine Neuordnung erfahren hat. Eine Nachprüfung ist indessen an Hand des neuen Aktenkatalogs leicht möglich.

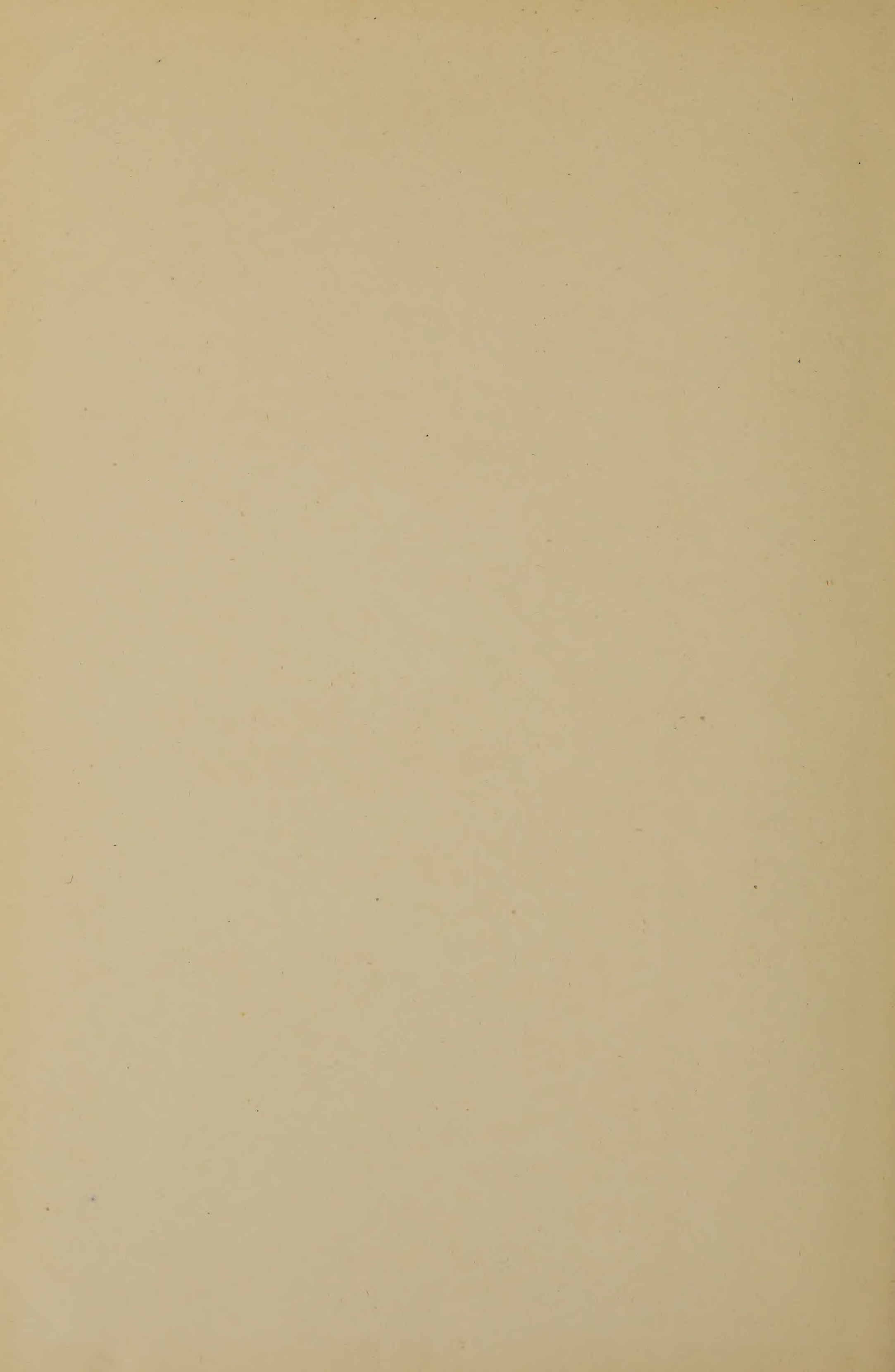
Berichtigungen:

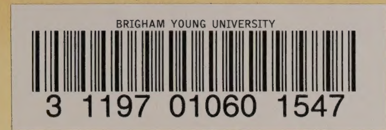
Auf Seite 13, 13. Zeile lies weitern statt weiten.
„ „ 67, 28. „ „ hohen „ hoben.
„ „ 59, 18. „ „ jemand „ jemnand.

P. S. Punkto Orthographie ist zu bemerken, dass bei den Aktenstücken jeweilen die damals übliche Schreibweise zum Abdrucke gelangte.








BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 01060 1547

